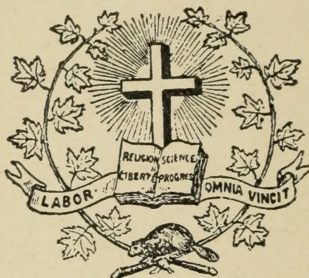
CHAVIGNY

# Le Canada Economique

1ère Série






PROVINCE DE QUEBEC

**Département de l'Instruction publique**

Offert à l'élève M. Joseph Jean

comme récompense pour son application

par l'inspecteur d'écoles L. J. Gaulet

à sa visite du 31 janv. 1910

Don généreux de Mlle Aline Jea[n]

3e classe de N. D. de J. C

De Bouthillier-Chavigny.

# . . LE . .

# Canada Économique

1ère Série.

INTRODUCTION.

QUESTIONS D'IMMIGRATION.

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES BANQUES.

LES CHEMINS DE FER.

NAVIGATION FLUVIALE ET OCÉANIQUE.

"*Le St. Laurent donne accès à un pays*
"*qui deviendra le plus grand empire du*
"*monde.*"

Lettre de Dubois d'Avaugour, gouverneur de la Nouvelle-France, au roi, 1663.

E. J. PAGE, Imprimeur, Sherbrooke, Que

Ce travail a été imprimé par une maison anglaise, de là, un nombre relativement considérable de fautes d'impression qui disparaîtront dans le second tirage.

Tout en croyant nécessaire de faire cette remarque en tête de notre publication, nous désirons rendre justice à la bonne volonté des employés de cette maison qui ont fait, nous devons le reconnaître, leur possible ponr remédier, par leur empressement, à eur manque de familiarité avec la langue française.

# INTRODUCTION.

La Puissance du Canada est appelée à jouer, dans le vingtième siècle, le rôle qu'ont joué, dans celui qui vient de disparaitre, les Etats-Unis d'Amérique.

Dans vingt-cinq ans, sa population dépassera vingt millions d'âmes, et, du fait de la mise en pleine valeur de ses ressources agricoles, minières et forestières seules, le Dominion aura pris rang parmi les grandes puissances économiques du monde.

On ne s'intéresse pas suffisamment, en Europe, dans le monde des affaires, à cette superbe colonie autonome anglaise, à la variété et à l'importance de ses richesses naturelles, à ses destinées.

Les agriculteurs et les industriels européens, en particulier, qui se plaignent, non sans raison, de la concurrence, sans cesse croissante, que viennent leur faire sur les marchés du continent, les producteurs américains, auraient intérêt à suivre, avec la plus extrême attention, le prodigieux développement du Dominion, développement qui,

dans un avenir prochain, deviendra une menace nouvelle pour eux.

Nous nous sommes efforcés, dans ce travail, de faire ressortir nettement la situation économique actuelle du Canada.

Nous avons pris soin, cependant, de nous limiter à un exposé pur et simple de chiffres et de faits accompagnés simplement des commentaires strictement nécessaires à l'intelligence du texte.

Nous dédions ce modeste travail de patiente et consciencieuse compilation, à la jeunesse canadienne, puis à la masse de ceux qui, en Europe, n'ont ni l'occasion ni le loisir de lire les intéressants ouvrages, signés de noms connus, qui paraissent, de temps à autres, sur le Canada.

Nous consacrons, dès le début de ce travail, quelques pages à l'immigration. Cette question est vitale pour le Canada ; elle a toujours attiré notre attention, et, plus d'une fois, provoqué notre pitié.

En publiant, franchement et loyalement, en tête de notre étude, certaines observations déjà faites par nous dans un travail précédent, et presque dans les mêmes termes, nous cherchons, uue fois de plus, à rendre service à ceux de nos compatriotes qui se

croient dans l'obligation, bien à tort souvent, d'abandonner notre chère France pour aller, sous d'autres cieux, à la recherche d'un bonheur qu'ils n'ont pas su ou voulu trouver chez eux, sans se demander s'ils sont bien réellement armés pour affronter la lutte qui les attend sur les rives nouvelles où ils viennent aborder. Nous croyons également agir dans l'intérêt du Canada en ne cachant pas des vérités trop souvent dissimulées au nouvel arrivant.

---

Trois océans limitent, à l'est, au nord, à l'ouest, la Puissance du Canada ; au sud, la République des Etats-Unis constitue sa frontière, de l'Atlantique au Pacifique.

A l'est, sur le versant de l'Atlantique, s'étendent les trois provinces de la Nouvelle-Écosse, du nouveau-Brunswick, de l'île du Prince Edouard. La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, dont la superficie dépasse à peine le quart de celle de la France, ont une population de 790,000 âmes, soit 17 habitants par mille carré. Ces deux provinces retirent déjà de l'exploitation de leurs

forêts, de leurs pêcheries, de leurs mines de charbon, de fer, d'or, de leur agriculture, de leurs industries, un revenu annuel moyen de 500 millions de francs. La toute gracieuse île du Prince Edouard, qui mérite à si juste titre le surnom de "Jardin du Canada," à peine plus étendue qu'un département français, et avec une population qui ne dépasse pas 100,000 âmes, trouve dans son agriculture et ses pêcheries un revenu de 50 millions de francs.

Au nord et à l'ouest de ces provinces, Québec, l'aïeule vénèrée de la jeune confédération, solidement campée sur les deux rives du St. Laurent, et dont la population porte si haut le culte des plus glorieuses et des plus pures traditions françaises, a une superficie égale à une fois et demie celle de son ancienne mère patrie. En arrière de Québec, s'étend le district d'Ungava, deux fois plus étendu que la France, et qui fera corps, dans un avenir prochain, avec la vieille province canadienne-française.

Celle-ci, avec une population d'un peu plus de 1,600,000 âmes, soit 5 habitants par mille carré, retire de l'exploitation de ses ressources naturelles plus de 1,424,000,000 de francs annuellement.

A la suite de Québec, la province d'Ontario, dont la superficie égale une France doublée de cinq Belgique, se développe au nord des grande lacs de l'Ontario, de l'Érié, du Huron, du Supérieur. La très fertile province anglaise possède, elle aussi, sur sa frontière nord, mais de compte à demi avec le Manitoba, une réserve territoriale, le Keewatin, dont l'étendue surpasse la sienne de 130,000 milles carrés.

Ontario, avec une population de 2,181,000 âmes, soit environ 9 habitants par mille carré, retire de son agriculture, de ses pêcheries, de ses forêts, de ses mines et, en général, de son industrie très développée, 2,390,000,000 de francs par an.

Au loin, enfin, des vieilles provinces qui formèrent le noyau de la Confédération, par de là les grandes mers intérieures du continent, s'étendent les immenses et merveilleusement fertiles plaines que se partagent, aujourd'hui, les riches provinces du Manitoba de la Saskatchewan, de l'Alberta, d'une superficie totale égale à trois France. Les deux dernières provinces possèdent, elles aussi, pour l'avenir, une réserve territoriale énorme dans le district du Mackensie, dont l'étendue dépasse celle de l'Allemagne.

Sur ces plaines de l'ouest, ouvertes d'hier seulement à la colonisation, et dont *sept pour cent* à peine du sol cultivable sont exploités actuellement, la seule récolte des céréales de 1906, a dépassé en valeur 900 millions de francs.

Cent soixante et onze millions d'âcres de terres aptes à la culture du blé n'attendent qu'un premier labour pour produire d'abondantes récoltes.

En supposant cultivé le quart seulement de cette étendue de terres arables et une production minima de dix-neuf minots à l'âcre, chiffre moyen des trois dernières récoltes, la totalité de la production atteindrait, huit cent mille millions de minots de grain, c'est-à-dire un peu plus du tiers de la production mondiale actuelle du blé.

Ces chiffres sont extraits d'un rapport officel préparé par le docteur Saunders, directeur des fermes expérimentales de la Puissance. Nous les compléterons par les statistiques officielles du Ministère de l'Agriculture de la province du Manitoba statistiques auxquelles nous nous bornerons à seule fin, de ne pas allonger outre mesure ce tableau.

Au Manitoba, la récolte des céréales a été, pour 1906, de 116 millions de minots

dont 56 millions de minots de blé. Cette récolte a été recueillie sur 4,210,000 d'âcres, représentant un septième seulement des terrains à blé de la province.

Au delà, enfin, de l'immense "réserve à blé" du Canada, en arrière de la colossale barrière de granit, de glaciers et de neiges éternelles des Montagnes-Rocheuses, s'étend, baignée par les eaux tièdes du Pacifique, la toute belle et puissamment riche Colombie Britannique qui enserre dans ses limites un territoire égal à ceux de la France et de l'Espagne réunis. Cette "Californie" canadienne, avec une population d'à peine 250,000 âmes, soit 0.4 habitants par mille carré, retire déjà de ses pêcheries, de ses forêts, de la culture de ses arbres fruitiers, de ses mines surtout, un revenu annuel de 260 millions de francs.

A l'extrême nord-ouest du Dominion, enfin, les 197,000 milles carrés du Yukon attirent, depuis 1897, l'attention du monde entier par l'étendue et la valeur de leurs gisements aurifères dont la production, en 1905, a dépassé 60 millions de francs.

Nous ne parlerons que pour mémoire et à seule fin de compléter ce tableau d'ensemble, du district de Franklin, situé à l'extrê-

me nord de la Puissance et qui comprend toutes les îles et les territoires disséminés dans l'Océan Arctique.

Le Canada tout entier, des rives de l'Atlantique à celles du Pacifique, de la frontière américaine à l'extrême limite nord de la zone cultivable, constitue un champ d'immigration sans rival au monde.

C'est à cette question de l'immigration que nous désirons consacrer les premières pages de ce travail. Cette question est, nous le répétons, vitale pour le Canada et doit être traitée avec la plus entière franchise puisque d'elle dépend l'avenir moral du pays, et le bonheur de milliers d'individus, qui, chaque année, s'expatrient, soit des vieux pays d'Europe, soit des vieilles provinces canadiennes, pour courir à sa recherche.

L'immigrant est, de tous les hommes, celui dont la tête est la plus bourrée d'illusions. Ces illusions n'ont, heureusement, qu'un temps chez la plupart, et s'évanouissent au contact de la réalité. Chez ceux-ci, la raison l'emporte sur l'imagination. Il en est d'autres, au contraire, dans l'esprit desquels ces illusions demeurent, en dépit de leçons durement acquises, parfois. Tandis que les premiers maitrisent infailliblement le

succès, les seconds le voient toujours fuir devant eux et jamais ne l'atteignent.

Il nous est bien souvent arrivé de causer longuement avec de nouveaux arrivants.

Presque toujours nous avons constaté que bon nombre d'entre eux songeaient bien plus à supputer le contenu de leur bourse qu'à sonder l'intensité de leur énergie et la solidité de leur persévérance. Il semblait, en un mot, que pour ces immigrants, le succès de leurs tentatives dût se mesurer uniquement à la pesanteur de leur sac d'argent.

Erreur néfaste que les vrais amis du Canada ne sauraient trop combattre.

La volonté arrêtée de ne se laisser décourager par aucun obstacle et la résolution, fermement prise, *de se soumettre aux usages du pays qu'il vient habiter* voilà, bien plus que l'or qu'il peut avoir dans sa poche, les bases de la prospérité future de tout immigrant.

Que celui-ci, quelle qu'ait été sa position sociale antérieure, qu'il soit l'enfant d'un humble artisan ou le fils du plus noble des lords, ne perde jamais de vue que l'argent dont il peut disposer lui *facilitera* ses entreprises mais qu'il ne trouvera la clef du succès que dans son énergie et sa persévérance,

Ceux qui émigrent forment deux catégories bien distinctes. La première comprend les émigrants *qui auraient dû ne jamais sortir de chez eux* ; la seconde, au contraire, réunit tous les hommes qui, chaque année, viennent mettre en œuvre sur un champ nouveau, ouvert à toutes les énergies, leur puissance de travail et les ressources de leur intelligence.

Nous allons définir ce que nous entendons par les émigrants de la première catégorie.

Il y a, dans tous les pays du monde, des hommes à l'esprit inquiet qui, toute leur vie, oublient la justesse de ce vieux proverbe : " Pierre qui roule n'amasse pas mousse." Ambitienx mais manquant de la volonté nécessaire pour atteindre leur but ; intelligents, mais sans fixité dans les idées ; confiants en eux-mêmes tant que la fortune leur sourit, mais découragés par le moindre obstacle qui se dresse sur leur chemin, ces hommes passent leur existence à attendre du lendemain la réalisation de leurs espérances.

Il arrive, parfois, que ces individus se fatiguent de toujours marquer le pas. Dans leur regret de n'aboutir à rien, ils s'en prennent à l'air qu'ils respirent, au milieu dans leqnel ils vivent, et, un beau jour, ils se

disent que,sous des cieux nouveaux,la chance, sans doute, leur sourira plus volontiers. Ils émigrent, alors.

A de très rares exceptions près, ces émigrants devenus immigrants, n'aboutissent à rien. Leur nature les accompagne pour leur malheur et, souvent aussi, pour celui du pays qu'ils viennent habiter.

A ces hommes, nous disons : " qui que " vous soyez, riches ou pauvres, hommes du " peuple, bourgeois ou fiers aristocrates, " restez chez vous. Le Canada ne saurait " vous convenir. Vous y seriez perdus dans " la foule des travailleurs qui se hâtent lentement d'y creuser leur sillon. Au milieu " de cette foule active, énergique, aux idées " pratiques, vous vous sentiriez mal à l'aise " avec votre esprit indécis, votre raison qui " voudrait agir, sans doute, et votre volonté " qui s'y refuserait. De jour en jour, au " contact de ces travailleurs que vous n'auriez pas le courage d'imiter, votre caractère s'aigrirait et, en fin de compte, vous " en arriveriez à prendre en haine votre " nouvelle patrie. Cette haine vous inspirerait mal, elle se traduirait par d'amères " reproches et vous rendriez le pays respon-

" sable d'un échec dû, tout entier, à la faiblesse de votre nature."

Signalons, en passant, ces colons fantaisistes qui s'embarquent pour le Canada comme pour un voyage de plaisir. Le plus souvent, ces émigrants amateurs appartiennent à d'excellentes familles, ont quelque argent dans leur poche, peu ou pas de cervelle dans la tête, et s'éloignent avec la ferme intention de travailler le moins et de s'amuser le plus possible. Généralement intelligents, ils ont la tête bourée de plans à défaut de jugement, mais comptent bien, en tout cas, n'écouter jamais que leur propre inspiration.

Toute leur expérience tient dans les nombreux " guide books," de toutes couleurs, de toutes dimensions, dont ils ont les poches bourrées et dans le joli crayon d'or à l'aide duquel ils compulsent les profits fantastiques qu'ils ont la certitude de faire sur leur futur établissement.

Suivons l'un de ces jeunes écervelés, peu nous importe sa nationalité. Il arrivera dans une ville de l'ouest, s'installera au plus somptueux hôtel de la localité, s'habillera, dès le matin, en " cow boy " de fantaisie, passera de longues heures à la " bar " à raconter, en prenant force " coktails," que la

boisson ne l'a jamais terrassé. Il fera d'insensés paris avec des individus dont la profession est de guetter ces sortes d'immigrants, et, finalement, au bout d'un mois, quelquefois de deux, il n'en aura pas plus dans la poche qu'il n'en avait auparavant dans la tête.

En fin de compte, ce jeune homme, dégringolant d'échelon en échelon, tombera finalement et pour toujours dans le bourbier d'ou l'on ne sort plus ; ou, s'il lui reste quelque sens moral et un tantinet de courage, il devra s'embaucher comme journalier, après avoir battu monnaie avec les derniers vestiges de sa splendeur passée.

Le jeune homme dont nous venons de parler, a-t-il des complices ? Oui—Quels sont-ils ? Ceux-là même qui l'ont déterminé, obligé souvent à fuir son pays, sa famille, ses relations, comme s'il eût commis une faute indélébile tandis qu'il n'était le plus souvent coupable que de quelques peccadilles de jeunesse.

A un pauvre garçon qu'une passion fatale, que de dangereuses liaisons ont, un instant, détourné du droit chemin et dont trop souvent un malheureux atavisme excuse en partie les fautes, on dit : "Tiens, voilà un

“ sac d’argent, pars pour l’Australie, pour
“ l’Amérique ; vas-t-en gagner ton pain, faire
“ fortune !— Oublie tous ceux que tu aimais
“ pour aller, à ton tour, creuser ton sillon
“ dans la vie au milieu de peuples dont tu
“ ne connais ni les usages, ni les lois et dont
“ l’éducation ne fut pas ce qu’a été la
“ tienne !”

A qui tient-on, généralement, un pareil langage ? A quels hommes demande-t-on de déployer tout-à-coup l’énergie des caractères les mieux trempés ? précisément à de faibles natures moins perverties qu’indolentes qui n’ont pu, même dans leur milieu, développer les ressources d’intelligence dont la Providence les avait doué !

Voilà un garçon de vingt à trente ans, qui n’a pas su se prémunir contre de dangereuses ivresses, à qui l’on dit, du jour au lendemain : “Deviens colon !—Colon ! c’est-à-
“ dire choisis le métier où il te faudra pour réus-
“ sir déployer à ses limites extrêmes une énergie
que tu n’as jamais soupçonnée !”

Le malheureux part. Il part avec de l’argent, beaucoup, trop souvent. Sa figure est joyeuse mais son âme est triste. Il débarque parmi des gens dont les usages l’étonnent. Au milieu d’une activité, dont il n’avait

nulle idée, il perd la tête, se laisse prendre aux mille embûches qui lui sont tendues. Dénué d'expérience, incapable d'un travail qu'il a toujours ignoré, ahuri par cette activité fébrile qui l'entoure et dont il ne saisit que les petits côtés, il se décourage et ne tarde pas, le plus souvent, à devenir un alcoolique invétéré.

N'accusons pas cet homme, mais plaignons-le. Il succombe victime inconsciente, bien moins de ses fautes, que d'une éducation maladroite et d'un usage aussi injuste qu'odieux.

De ces sortes d'émigrants, il n'en faut pas au Canada.

Parlons maintenant des émigrants que le Canada accueillera toujours avec faveur. Nous n'entendons nous occuper ici que de ceux qui nous arrivent dans le but de se livrer a la culture.

Il n'y a pas de place au Canada, on ne saurait trop le répéter, pour les employés de bureau, les commis de magasin, les hommes de professions libérales. Ceux-ci ne sauraient émigrer sans risquer de perdre tout à la fois, leur argent, leur temps et l'emploi de leur énergie. Que si, pourtant, il s'en trouvait parmi ceux que nous venons de

citer qui eussent le courage de faire un nouvel apprentissage de la vie et de se mettre, eux aussi, résolument à la culture du sol, qu'ils viennent après avoir sondé leurs reins : avec de la persévérance ils ne sauraient faire autrement que de réussir.

Ici, en effet, la fécondité du sol est telle, la terre est si maniable que la culture y offre des avantages particuliers. Le succès ne dépend pas seulement de l'étendue des connaissances agricoles du fermier, il réside, bien plus, dans ses aptides au travail et dans son application constante à subordonner sa culture aux exigences du climat.

Un clerc de notaire par exemple, sera bien vite sur le pavé s'il cherche à vivre de sa profession, mais si, au contraire, il est intelligent, patient et observateur, qu'il s'engage sur une ferme pendant une année ou deux, cette période d'apprentissage terminée, il pourra se risquer à marcher pour son compte sur une concession.

La grande masse de ceux qui émigrent dans un but sérieux peut se diviser, elle aussi, en deux catégories. La première et la plus nombreuse comprend tout l'élément pauvre de cette émigration. Il faut classer dans cette catégorie les individus qui débar-

quent dans le pays n'ayant pour toute fortune que leur énergie, et ceux qui possèdent, à leur arrivée, une centaine de dollars.

La deuxième catégorie se compose de tous les émigrants qui viennent au Canada après avoir fait argent de tout ce qu'ils possédaient en Europe. Ceux-ci viennent reprendre la lutte pour la vie, sur un terrain nouveau, avec l'intention de s'attacher au sol si le succès leur sourit. Ces émigrants possèdent, en général, de cinq cents à deux mille dollars environ. Il en est de plus riches.

Les émigrants de la première catégorie n'ont pas à hésiter, à leur arrivée : ils doivent se mettre résolument au travail, sans perdre une journée. Qu'ils ne songent pas, avec une centaine de piastres, à s'installer sur une terre. Certains, il est vrai, ont tenté ce coup d'audace ; ils ont réussi. Mais ces heureux forment l'exception et vouloir les imiter serait défier la fortune.

Un immigrant vraiment courageux trouve toujours du travail. Ce travail est rémunérateur et lui permet, en trois ans environ, de réaliser ce rêve : devenir, à son tour, propriétaire !

Nous irons plus loin et nous ne craindrons pas d'avancer que, de tous les colons

que nous avons rencontrés, les plus prospères étaient ceux-là, précisément, qui avaient débuté par être au service d'autrui.

L'immigrant pauvre, mais résolu à travailler et qui s'engage pendant quelques années avant de s'établir à son propre compte, a, sur son compagnon plus fortuné, un avantage, celui de ne pas débuter dans son nouveau genre de vie par des tâtonnements toujours dispendieux. Tout en gagnant de l'argent, il acquiert une expérience qui lui sera précieuse le jour où il deviendra son maître.

Cet immigrant devra, avant tout, être persévérant, quelles que soient les épreuves qu'il aura à traverser. Il devra observer beaucoup autour de lui, et sans cesse étudier le pays nouveau auquel il vient demander l'aisance et peut-être la fortune. Qu'il s'assimile à ses usages le plus complètement possible et, pardessus tout, qu'il se rappelle à tout moment que chaque dollar dépensé inutilement retardera d'autant sa marche vers l'indépendance qui est son plus cher espoir.

En un mot, la devise de cet immigrant devra être : " persévérance, application et économie."

Chaque année, une foule de jeunes gens de bonne famille, anglais, français ou allemands, viennent au Canada tenter la fortune. La plupart d'entre eux ont quelque argent, beaucoup, trop souvent. Ces aspirants colons ont, comme nous l'avons déjà remarqué, la tête bourrée d'illusions que, d'ailleurs, la lecture des nombreuses brochures placées entre leurs mains n'est pas faite pour dissiper. A ces jeunes gens, quelle qu'ait été leur position sociale antérieure, quelque arrondie que puisse être leur bourse, nous conseillerons d'imiter, sans hésitation, pour quelque temps du moins, les immigrants dont nous venons de parler. Qu'ils s'engagent résolumment et, en travaillant pour autrui, qu'ils apprennent le métier auquel ils comptent se livrer plus tard. Que ces jeunes gens, une fois au Canada, oublient momentanément leur passé ou, plutôt, qu'ils ne s'en souviennent que pour y puiser du courage. Qu'ils regardent l'avenir bien en face et, pour le subjuger, qu'ils apprennent à travailler. Qu'une fois sur la terre choisie par eux, ils ne songent pas tout d'abord à s'entourer d'aides et à se donner du "bon temps." Qu'ils ne comptent que sur eux-mêmes et

deviennent les premiers serviteurs du sol qu'ils se préparent à exploiter.

Au Canada, les seules distinctions sociales que l'on reconnaisse sont celles qui sont basées sur le travail et le succès. Beaucoup, trop souvent, l'oublient.

Ici, plusque partout ailleurs, le travailleur est vite connu dans son milieu. Plus d'une fois, sans qu'il s'en doute, il est observé, étudié par des hommes qui, tout-à-coup, viennent lui faire des offres avantageuses qui seront le point de départ de sa fortune.

Le terrain des affaires, en Amérique, est un champ neutre sur lequel se coudoient les hommes de conditions sociales les plus disparates.

Ici, le fils cadet d'un noble lord deviendra l'associé d'un humble roturier que ce voisinage ne saurait ni effrayer ni étonner.

La grande loi du "struggle for life" nivèle toutes les origines ; ceux qui ne veulent pas courber la tête devant cette loi se condamnent d'eux-mêmes à l'impuissance quand ils ne se vouent pas au ridicule.

La première condition de succès, en Amérique, consiste à laisser derrière soi tout "esprit de caste" et à se bien pénétrer de cette vérité que le travail *seul* et les fruits

que l'on en retirera seront les arbitres du mérite et de la considération dont on sera entouré.

Il nous reste à dire quelques mots des nouveaux arrivants qui ont pour objet, en venant au Canada, de faire fructifier les capitaux dont ils disposent. Les causes déterminantes qui poussent les personnes de cette catégorie à émigrer peuvent se ramener à trois : l'abaissement constant de la valeur de la propriété en Europe ; l'augmentation croissante du prix de la vie ; le désir d'échapper au fardeau écrasant des impôts qui, chaque année, absorbent une portion considérable du revenu individuel chez toutes les nations européennes.

Les remèdes à ces maux, l'immigrant les trouvera au Canada mais à la condition de se soumettre à des obligations identiques pour tous, pour tous, nous appuyons sur ce mot. Ces obligations peuvent se résumer en trois mots : patience, persévérance, économie ; et dans un conseil celui de s'astreindre aux usages, aux mœurs, à toutes les coutumes du pays quelles qu'elles soient. Que par-dessus tout, le nouvel arrivant, s'abstienne de critiquer et de se poser en régénérateur de la morale publique. Qu'il ne perde

pas de vue que la modestie dans les paroles, la courtoisie dans les manières sont de bonne mise dans tous les pays mais surtout dans celui où l'on vient chercher son pain quotidien.

A la condition de se pénétrer de ces conseils, le nouveau venu au Canada se trouvera très rapidement satisfait de son sort.

Le Dominion n'offre pas seulement un champ nouveau d'activité et de travail á l'émigration européenne, il met à la portée des grands capitaux un terrain d'action dont les ressources sont inépuisables.

Nous n'avons pas à passer en revue ici les sources de rapport que le capital, engagé avec discernement, peut y développer. *Tout* est à entreprendre dans cet immense pays, et j'ajouterai que, quelles que soient les entreprises légitimes poursuivies, elles réussiront à la condition d'être conduites avec méthode, lenteur et en se conformant aux usages du pays.

De toutes ces entreprises, pourtant, celles qui auront pour objet immédiat ou ultérieur la culture du sol ou l'exploitation des industries qui s'y rattachent, seront, d'ici à de longues années, les plus rémunératrices comme les plus sûres.

Il convient de ne pas perdre de vue, qu'une évolution économique d'une portée considérable se produit en ce moment. Cette évolution a ses origines dans ce double mouvement de l'abaissement progressif de la valeur de la terre en Europe et de la plus value constante des terrains de culture en Amérique et particulièrement dans les nouvelles provinces du Canada.

Ce mouvement simultané de baisse et de hausse dans la valeur de la propriété, des deux côtés de l'Océan, est le point de départ de l'évolution que nous signalons.

Tandis qu'en Europe la terre est de toute part épuisée et ne répond aux besoins de l'homme qu'à la condition d'être régénérée par l'addition d'engrais artificiels, excepté peut-être en Danemark, en Hollande et dans certaines régions de l'Angleterre ; au Canada, par exemple, plus de 170,00,000 d'âcres de terre noire, dont un siècle de culture ne saurait épuiser la séve, n'attendent que d'être livrés à la charrue pour jeter sur les marchés du monde l'énorme surplus de leurs récoltes.

Tandis qu'en Autriche, en France, en Italie, le rendement moyen d'un âcre de terre n'est plus, respectivement, que de 14, 17

et 9 minots de blé et cela en dépit des sommes énormes enfouies dans la terre sous forme de fertilisants, le sol canadien de l'ouest produit 19 minots par âcre en moyenne et à un prix qui laisse, comme nous aurons l'occasion de le constater, des profits énormes au producteur.

Au moment, enfin, où un tiers de la propriété foncière, en Europe, est en friche, chaque année, des centaines de mille âcres sont, de ce côté de l'Atlantique, livrés à la culture.

Le moment n'est donc pas éloigné ou le cultivateur européen, voyant son cercle d'opération se rétrécir autour de lui, comprendra que chaque coup de pioche donné sur la " prairie " par le " settler " américain creuse plus profondément l'abîme vers lequel il est fatalement entrainé.

Les puissances continentales de l'Europe se sont émues de cet état de choses ; elles ont appelé à leur secours la protection sous toutes ses formes. Momentanément, le remède peut être éfficace ; il ne saurait être, pourtant, qu'un palliatif.

Un tarif douanier ne saurait pas plus rendre à la terre sa vigueur, qu'il ne pourrait, d'autre part, constituer uue barrière infran-

chissable à des produits dont le coût de revient, dans leur pays d'origine, tend chaque jour à diminuer,

C'est au producteur européen à se protéger lui-même en faisant servir à son profit la crise économique qui le menace. Qu'il étende, pour cela, son rayon d'action et vienne prendre position au centre même de la concurrence étrangère qui le ruine aujourd'hui.

Que le grand propriétaire foncier européen, en un mot, devienne, lui aussi, un producteur américain.

Cette transformation serait-elle impossible ? bien au contraire, si l'on en juge par ce que font, sous ce rapport, les anglais et les belges.

Un grand nombre de ces derniers exploitent ou font exploiter de vastes étendues de terres dans le nord-ouest canadien. Ils ont payé, pour ces terres, de deux à sept dollars par arpent d'après leur distance plus ou moins grande des voies ferrées. Les frais d'exploitation sont restreints et leurs bénéfices sont considérables.

En devenant propriétaire dans le nord-ouest canadien, le capitaliste d'Europe n'améliore pas seulement sa position présen-

te ; en raison de l'augmentation constante de la valeur des terres, il opère un placement avantageux et sûr.

Nous nous étendrons longuement sur cette question lorsque nous nous occuperons de la culture dans l'ouest canadien.

En Europe, enfin, une inquiétude vague s'est emparée de tous les esprits. L'étude des problèmes sociaux les plus compliqués est à l'ordre du jour. Hommes d'Etat et économistes, bourgeois et travailleurs, ouvriers de la ville comme habitants des campagnes, chacun, à sa façon et selon ses intérêts, cherche à résoudre cette question formidable du socialisme qui s'élève, menaçante.

Au Canada, au contraire, la seule préoccupation de chacun est de travailler pour assurer l'avenir. Les cœurs sont pleins de courage, parce qu'ils sont pleins d'espérance. Le socialisme n'a place, ici, que dans ce qu'il a de plus élevé et non dans ce qu'il a d'injuste et d'immoral, puisque la loi suprême du labeur nivèle, dans ce pays, toutes les classes de la société et que la misère y est pour ainsi dire inconnue.

Les seules questions qui préoccupent les pionniers canadiens sont celles dont la solu-

tion intéresse leur prospérité future. Cette prospérité, ils comprennent qu'ils en sont les arbitres, et qu'aucune loi, si bien faite qu'elle fût, ne saurait la faire naitre si eux, de leur côté, ne la préparaient par un travail de tous les instants et un attachement constant à leurs obligations sociales et morales.

Telle devra être, pour conquérir le succès, la règle de conduite adoptée par l'immigrant européen, devenu citoyen canadien.

## "BANK AND BANKING ACT."

---

Les lois qui contrôlent et assurent le fonctionnement des banques "d'émission et d'escompte" au Canada, sont prudentes, souples et remarquablement adaptées aux besoins d'un pays dont la sphère d'action économique s'étend, d'année en année, avec une prodigieuse rapidité.

C'est à cette législation que les "Chartered Banks" du Dominion doivent le rôle prépondérant qu'elles jouent dans le développement du pays. Elles ont été, avec les chemins de fer et à un degré supérieur peut-être, les facteurs principaux de ce développement. Pénétrant, par leurs succursales, au cœur des territoires nouveaux que les voies ferrées ouvraient à la colonisation, elles en assuraient la mise en exploitation rapide en plaçant à la disposition des premiers occupants du sol, à un taux d'intérêt uniforme et modéré, les capitaux disponibles des vieilles provinces de l'est.

La sagesse de la législation canadienne ressort davantage si l'on la compare, dans ses grandes lignes, à celle qui régit les banques américaines.

En ce qui concerne surtout les conditions d'incorporation des banques, le " Bank and Banking Act " canadien comporte des éléments de sécurité que n'offre pas le "National Banking Act " américain.

En second lieu, le dispositif de la loi qui répartit, au Canada, la circulation de la monnaie fiduciaire entre le gouvernement fédéral et les " Chartered Banks " mais sous la surveillance de l'Etat seul, répond mieux aux besoins du commerce et de l'industrie que les dispositions du " Currency Act" américain.

Il a, du moins, eu pour effet d'épargner, jusqu'ici, au marché financier canadien, les crises qui assaillent périodiquement " Wall Street" et qui ont pour cause la contraction de la circulation fiduciaire.

D'août à novembre 1905, au moment où le mouvement des produits agricoles de l'ouest était le plus accentué et, partant, la pression sur les banques plus considérable, le taux de l'escompte sur les " call loans " ne dépassa pas, au Canada, le taux normal de 7%, d'un bout à l'autre du pays. Aux Etats-Unis, à cette même époque, il oscillait, en quelques heures, de 20 á 125%. Ce manque d'élasticité dans les lois qui gouvernent

la circulation fiduciaire aux Etats-Unis est une cause de préoccupation pour la haute finance américaine.

Au mois de janvier 1905, Mr. J.H.Schiff, chef de la maison de banque Kuhn, Loeb et Co., s'exprimait dans les termes suivants en présence de la Chambre de Commerce de New-York : " Nous avons été témoins, depuis deux " mois, sur le marché financier de New-York, " d'un état de choses absolument honteux à " constater dans un pays civilisé. Cet état " de choses doit avoir une cause, laquelle ? " —On ne peut la rattacher à la situation " générale du pays, puisque, de quelque côté " que l'on jette les yeux, on ne constate " qu'une prospérité qui n'a pas son égale " dans l'histoire économique de la nation. Il " est vrai, cependant, que cette prospérité " peut, par la spéculation qu'elle provoque " et encourage, devenir une cause secondaire " de la situation que nous déplorons. Pour-" tant, elle ne saurait en être responsable à " elle seule. La spéculation n'existe pas " seulement aux États-Unis ; en Europe, en " Allemagne et en Angleterre surtout, elle est " générale. Cependant, voit-on dans ces pays, " comme dans le nôtre, l'intérêt des prêts à " demande se maintenir, pendant une période

" de deux mois, entre 20 à 125 pour cent ?
" —Je répète que cet état de choses est une
" disgrâce pour un pays civilisé, et la cause,
" nous la connaissons tous, elle réside toute
" entière dans l'insuffisance de notre circula-
" tion fiduciaire."

Dans son rapport, lu devant les actionnaires de la Banque de Montréal à leur assemblée annuelle du 5 décembre 1905, Mr. Clouston, administrateur général de la banque et, aujourd'hui,son vice-président, faisait, sur le même sujet, les remarques suivantes :
" The advantage of the Canadian System of
" Currency has been amply demonstrated
" during the last pressure for money. Not-
" withstanding the heavy demands to move
" the largest crop in our history, the interest
" rate to our people has remained normal.
" We have only to glance at the conditions of
" affairs across the line to see what fluctua-
" tions in rate for money the public are subject-
" ed to under the system there in vogue."

Cette question de la circulation fiduciaire, en raison de sa gravité extrême, a fait l'objet d'un paragraphe spécial dans le dernier " message " adressé au Congrés par le président Roosevelt.

Il n'est pas sans intérêt de reproduire ici

les paroles mêmes du premier magistrat des États-Unis : "......Je dois attirer d'une façon " toute particulière votre attention sur l'état " actuel des lois qui contrôlent notre circu- " lation. Depuis nombre d'années, la néces- " sité d'une législation complémentaire s'est " fait, de plus en plus, sentir. Chaque retour " de la saison des récoltes vient démontrer, " une fois de plus, les défauts de la loi ac- " tuelle. Une révision immédiate de ces lois " s'impose ; les laisser dans leur état présent " serait assumer volontairement la responsa- " bilité d'un désastre commercial. Je n'ai " pas à recommander une législation particu- " lière. Différents projets ont été, dernière- " ment, mis en avant par des comités compo- " sés de banquiers d'expérience. Entre tous " ces projets, sans doute pratiques les uns " et les autres, et qui doivent, dans leur " ensemble, être examinés par vous, il en est " un, qui vous a été, à plusieurs reprises, " soumis par le secrétaire des finances actuel. " Les points essentiels de ce projet ont déjà " reçu l'approbation de banquiers influents " et d'hommes d'affaires haut placés. Ce " projet, s'il était adopté, permettrait aux " banques nationales d'émettre de la mon- " naie fiduciaire dans une proportion de leur

" capital qui serait fixée par la loi. Ces " émissions seraient assujetties à une taxe " suffisamment élevée pour provoquer de la " part des banques une diminution de leur " circulation dès que cette diminution serait " possible sans nuire aux intérêts légitimes " du commerce. Ce projet, dans la pratique, " ne fournirait pas aux banques un moyen " nouveau d'augmenter leurs profits mais " faciliterait la circulation aux époques ou " l'argent est le plus en demande......."

Vers la fin du mois de décembre dernier, la Commission permanente du Congrés, qui a pour mission de s'occuper de tout ce qui touche aux banques et à la circulation du numéraire, adressa un rapport favorable à la chambre des Représentants sur la question qui préoccupe à un si haut degré le public américain. La Commission proposait que les banques nationales fussent autorisées à émettre, au prorata des besoins du commerce, de la monnaie fiduciaire dans la proportion de 37,500 dollars par 100,000 dollars de leur capital. Elle proposait, de plus, que ces émissions fussent frappées d'une taxe dé 3%. Ce projet de loi, malgré qu'il s'éloigna un peu de celui présenté par l'Association des ban-

quiers américains, avait été favorablement envisagé par ces derniers.(1)

Avant d'exposer les points saillants du "Bank and Banking Act" canadien, il ne parait pas hors de propos de faire précéder cette analyse de quelques souvenirs historiques qui ont leur intérêt.

La première émission de papier monnaie, au Canada, date de l'année 1688. Elle fut provoquée par la rareté du numéraire dans la colonie. Cette émission de monnaie fiduciaire devait être restreinte à la colonie ; cette monnaie elle-même, prit le nom de "monnaie de cartes". D'aucun assurent que ce nom provenait de ce que les premières cartes émises furent de simples cartes à jouer

---

(1) Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que le Congrés a passé un "Currency bill" qui vient d'être soumis à la signature du président. La nouvelle loi s'écarte du projet présenté par la commission conjointe de l'Association des banquiers américains et de la Chambre de Commerce de New-York. Pourtant, elle tient compte des observations et des desiderata de cette commission, dans une mesure assez large pour laisser prevoir que la loi nouvelle n'est pas le dernier mot du Congrés sur la question.

Les clauses les plus importantes sont au nombre de trois :—

La première autorise l'émission,par le Tresor,de monnaie fiduciaire de la valeur de un, deux, cinq dollars. Cette émission devant se faire sans augmenter le total des émissions actuelles mais par simple fractionnement des unités en cours.

La seconde clause autorise le Secrétaire du Tresor à déposer dans certaines banques nationales de son choix les fonds publics y compris les recettes des douanes et d'accepter en garantie de ces dépôts des valeurs d'Etat. Ces fonds ainsi déposés dans les banques et mis à leur service,ne porteront pas d'intérêt. L'importance de cette clause apparaîtra. évidente, quand on saura que les seules recettes des douanes ont donné au Tresor, pour 1906, une somme, en or de $300,000,000.

La troisième clause porte de trois à neuf millions la quotité mensuelle de papier monnaie rachetable par une banque.

transformées, pour la circonstance en, "Bons du trésor". Quoi qu'il en soit, ces cartes ou cartons étaient de trente-deux livres, de seize livres, de quatre livres, de quarante sous et de vingt sous. Chacune de ces cartes portait à son verso les noms et les signatures de l'intendant et du trésorier de la colonie, la valeur qu'elle représentait et le millésime de l'année au cours de laquelle elle avait été émise. Pendant de nombreuses années on ne vit plus que cette monnaie dans la Nouvelle-France. Elles furent d'un usage constant de 1688 à 1714. A cette époque elles commencèrent à tomber en discrédit pour des raisons que nons n'avons pas à donner ici, et, enfin, en 1718, un édit défendit de recevoir cette monnaie en paiement.

La monnaie de carte avait devancé de dix ans les premiers billets de la banque d'Angleterre et de trente ans ceux émis par John Law.

Sous le régime anglais, la première émission de papier monnaie se fit, au Canada, en 1812, à l'ouverture des hostilités entre l'Angleterre et les États-Unis. La guerre interdisant toute importation de numéraire, la colonie émit ce que l'on appelait des "bons d'armée." Cette forme nouvelle de papier

monnaie fut très favorablement accueillie et rendit de grands services. Ces " bons d'armée " furent remboursés à leur pleine valeur par les agents financiers du gouvernement au fur et à mesure qu'ils leur étaient présentés.

Cette seconde émission de papier monnaie, provoquée, elle aussi, par une circonstance particulière, avait ouvert les yeux de la population sur les avantages de la circulation fiduciaire. Le haut commerce de la colonie se préoccupa, dés lors, de la possibilité de fonder au Canada, une banque d'émission sur le modèle des institutions similaires, anglaises et écossaises. Le projet fut soumis á l'approbation du gouvernement de la métropole qui s'y opposa d'abord. Pourtant, les négociants canadiens eurent gain de cause et, en 1817, la banque de Montréal ouvrait ses portes. Le capital initial de la banque fut de $350,000. Son premier président fut Mr. John Gray ; son premier caissier, Mr. Robert Griffin.

En 1819, le capital était porté à $650,000 ; en 1829, à $850,000 ; en 1841, à $2,000,000 ; en 1845, à $3,000,000 ; en 1855, à $4,000,000 ; en 1860, à $6,000,000 ; en

1873, à $12.000,000. Aujourd'hui, il dépasse $14,000,000.

L'expension des banques canadiennes a toujours suivi une marche ascendante rapide et, dans leur ensemble, les institutions de crédit du Canada ont largement prouvé qu'elles étaient établies sur de solides fondations et que leur législation était à la fois prudente, libérale et en complet accord avec le caractère national et l'esprit foncièrement honnête et conservateur de la nation.

Nous nous contenterons de résumer brièvement les progrès réalisés par les banques canadiennes depuis dix ans. Les chiffres qui suivent sont éloquents et fournissent un éclatant témoignage des progrès économiques du Dominion dans cette décade.

De 1897 à 1906, le capital acquitté des banques canadiennes a augmenté de 41,5% ; leur fonds de réserve de 129% ; la circulation de leur papier de 112% ; le chiffre des dépôts de 191% ; celui des prêts remboursables à demande et consentis sur obligations immédiatement réalisables, de 790% ; l'augmentation des valeurs en portefeuille de 192% ; la partie de la réserve en numéraire et en billets fédéraux de 131%.

L'augmentation totale des capitaux dis-

ponibles des " Chartered Banks," a été, de 1897 à 1906, de 465 millions[1] de dollars.

Les chiffres qui suivent, relevés dans un rapport qui nous est communiqué par le ministère des finances de la Puissance, indiquent la situation exacte des " Chartered Banks " au 31 décembre 1906.

À cette date, l'actif de ces banques s'élevait à 954 millions ; leur passif à $782 millions, laissant une balance en faveur de l'actif de $172 millions ; le capital souscrit à $97 millions, versé à $95 millions ; le fonds de réserve était de $69 millions ; la circulation fiduciaire de $87 millions, laissant une marge statutaire d'émission de $17 millions; à cette même date, l'encaisse métallique s'élevait à $23 millions, et celle de la monnaie fédérale à 44 millions ; la totalité des dépôts se chiffrait à $654 millions, et celle de l'escompte, indépendamment des prêts remboursables à demande et à courte échéance sur obligations immédiatement réalisables, à $584 millions.

À cette date, du 31 décembre 1906, le chiffre des créances non honorées dans les " Chartered Banks " était de $3,048,289, et le montant collectif des prêts faits à des

(1) Dans les chiffres suivants, nous ne tiendrons pas généralement compte des fractions de millions.

directeurs et à des raisons sociales dont ils faisaient partie n'atteignait que $10,241,000.

Depuis 1887, des " Clearing Houses " ou " bureaux de compensation " existent dans les principales villes du Dominion. Elles sont actuellement au nombre de onze. L'augmentation, en cinq ans, du chiffre des affaires négociées dans ces établissements indique très clairement les progrès réalisés par les banques canadiennes. Tandis qu'en 1900, le chiffre des transactions opérées dans les "Clearing Houses " ne s'élèvait qu'à *un milliard cinq cent quatre vingt neuf millions*, ce chiffre dépasse aujourd'hui *trois milliards cinq cent millions de dollars*.

Un coup d'œil sur le passé des institutions de crédit canadiennes donne la clef de leur prospérité. Celle-ci est dûe, bien moins à l'abondance des richesses naturelles du pays et à leur exploitation relativement facile, qu'à la rectitude de jugement et à la clairvoyante sagesse des chefs de la haute banque.

Il importe de dire hautement que les hommes d'affaires canadiens ne se sont que bien rarement laissés entrainer à imiter leurs voisins du sud et á risquer, dans d'effrénées

spéculations, les fonds publics confiés à leurs soins.

En trente années, deux faits de ce genre se sont produits et les tribunaux du pays ont sévi avec la plus extrême rigueur.

C'est ainsi que les banques canadiennes, sagement et prudemment administrées, ont vu passer les tempêtes qui, à maintes reprises, ont bouleversé le marché de l'argent américain sans en être atteintes. Elles ont prospéré par le seul effet d'un travail persévérant servi par la plus scrupuleuse intégrité.

Au mois d'Octobre dernier, la banque d'Ontario, se vit dans l'obligation de déposer son bilan entre les mains de la "Canadian Bankers Association" dont nous dirons les fonctions dans une autre partie de ce travail. Les embarras de cette banque surprirent le public, ils n'étonnèrent nullement le monde financier qui soupconnait le mauvais état de cette institution de crédit et n'attendait qu'un moment opportun pour agir dans l'intérêt de ses clients et celui du public en général.

L'action simultanée de la banque de Montréal et de la "Canadian Bankers Association" apporte une preuve trop probante de l'esprit de solidarité qui unit les grandes

institutions de crédit de la Puissance pour qu'elle ne soit pas signalée ici.

Nous laisserons la parole au vice-président de la banque de Montréal. Mr Clouston, dans son rapport présenté aux actionnaires de cette grande institution de crédit, dans le courant de Décembre 1906, s'exprimait dans les termes suivants, au sujet de la banque d'Ontario et des mesures de sureté prises pour rassurer le public : "Lorsque, en "Octobre dernier, le déplorable état des "affaires de la banque d'Ontario fut sou- "mis à un comité de banquiers, "on considéra comme nécessaire, dans l'in- "térêt commun, que la banque soit placée "en liquidation. Pourtant, afin d'éviter un "moment de désarroi dont le contre-coup "eut été préjudiciable au commerce en gé- "néral, il fut décidé que la banque de Mont- "réal assumerait tout le passif de la banque "d'Ontario avec l'entente que les autres "institutions de crédit du pays souscriraient "un fonds de garantie destiné à protéger "cette banque dans le cas ou l'actif "de celle d'Ontario ne serait pas suffi- "sant pour assurer le passif. Notre insti- "tution a elle-même souscrit à ce fonds de ga- "rantie et, de plus, a payé pour le "good

" will" de la banque d'Ontario, une somme " complémentaire de $150.000. Nous ne " pensons pas avoir à toucher à ce fonds de " garantie. La liquidation se poursuit pai- " siblement, sans que les affaires générales " du pays s'en ressentent le moins du mon- " de, elle se fait très économiquement " pour les actionnaires et sans la moindre " perte ni pour les porteurs de billets de la " banque ni pour les déposants. Au surplus, " l'histoire des banques canadiennes est saine. " Dans ces dernières vingt-cinq années, les " pertes survenues aux déposants par suite " de la faillite de banques organisées sous le " régime de la loi actuelle, n'ont pas dé- " passé la somme de $750.000. Les por- " teurs de billets n'ont jamais rien perdu. " Je ne parle ici, je le répète, que des banques " organisées, sous l'empire de la législation " présente. D'autres banques ont fait faillite " pendant ce dernier quart de siècle dont la " liquidation s'est traduite par des pertes " pour les détenteurs de papier et les " déposants ; mais ces banques existaient du " droit de chartes anciennes périmées aujour- " d'hui.

Le dêveloppement du Canada a marché

de pair avec celui de ses institutions de crédit.

En dix années, de 1897 au 31 juin 1906, les importations totales ont augmenté de $294 millions, soit de plus de 150%, pendant que,dans cette même période, lesexportations totales s'accroissaient de $137 millions à $256 millions soit une augmentation de 80% environ.

En 1897, la dette nette fédérale ressortissait à $261 millions et représentait *sept années* du revenu annuel de la Puissance.

Au 3I juillet 1905 cette dette ne s'élevait qu'à $259 millions, et ne représentait plus que *trois fois* le revenu fedéral de l'année courante.

Enfin la moyenne de l'intérêt servi aux porteurs d'emprunts canadiens d'Etat s'est abaissée, en dix ans, de $2,76 à $2,26.

II

Le gouvernement fédéral à seul autorité au Canada, en ce qui concerne la législation affectant les " Chartered Banks." Son droit de contrôle est absolu et la loi lui attribue, en la matière, des pouvoirs discrétionnaires.

Les réglements statutaires qui contrôlent

la création des banques, assurent leur service intérieur, l'émission de leurs billets, la constitution de leur capital, de leurs fonds de réserve sont marqués au coin de la plus extrême prudence. Ces règlements sauvegardent les intérêts du public, accordent aux actionnaires des droits de surveillance proportionnés aux responsabilités qui leur incombent et limitent les pouvoirs des bureaux de direction tout en leur laissant l'initiative la plus large en ce qui concerne les opérations de comptoir proprement dites.

Une banque canadienne ne peut obtenir le certificat d'incorporation qui, seul, lui donne droit de vie, qu'après avoir justifié d'un capital minimum initial de *cinq cent mille dollars* ainsi que du versement, entre les mains du ministre des finances et à titre de garantie, d'une somme, en or, de *deux cent cinquante mille dollars*. Ce n'est qu'après avoir opéré ce versement que les directeurs provisoires de la banque en instance d'incorporation, sont autorisés à convoquer, par un avis public, une assemblée générale des actionnaires. Ceux-ci, à cette assemblée, élisent leurs directeurs permanents, dont le nombre ne doit pas être inférieur à cinq. La majorité de ces directeurs doit être composée de

sujets britanniques nés tels ou qui le seraient devenus par naturalisation.

Au ministre des finances seul incombe le pouvoir d'accorder le certificat d'incorporation. Ce certificat ne peut, d'une part, être sollicité par la banque en instance d'incorporation, qu'après l'élection de ses directeurs permanents et, d'autre part, ne peut être accordé par le ministre que si le versement de la garantie a été effectué, et sur la production d'une déclaration assermentée des directeurs permanents garantissant que toutes les conditions exigées par la loi ont été dûment remplies.

Le dépôt de garantie est, de nouveau, versé entre les mains des directeurs de la banque lorsque celle-ci est en possession de son certificat d'incorporation. Le trésor retient pourtant une somme de cinq mille dollars destinée à être placée au crédit d'une réserve qui porte le nom de "Bank Circulation Redemption Fund." Cette réserve, qui s'augmente chaque année d'un versement opéré par toutes les banques et sur lequel nous aurons à revenir, est destinée à assurer le remboursement intégral, en cas de liquidation d'une banque, de sa circulation fiduciaire. Il résulte de ces dispositions que

toutes les banques canadiennes sont solidaires les unes des autres en ce qui concerne, le remboursement de leur papier-monnaie.

En résumé, si l'on tient compte du fait que les actionnaires des banques canadiennes sont astreints à la double responsabilité, il est aisé de percevoir par ce qui précède que, dès l'ouverture de ses guichets, une " Chartered Bank" canadienne présente une surface de garantie minima d'un million de dollars.

La loi américaine est loin d'offrir les conditions de sécurité que comporte la législation canadienne en ce qui concerne la création des banques.

La section 5138 des statuts, modifiée par le paragraphe 10 du "Currency Act" du 14 mars 1900, tout en fixant à cent mille dollars le capital minimum d'une banque, autorise, pourtant, dans les centres dont la population ne dépasse pas respectivement six mille et trois mille âmes,la création de banques nationales au capital minimum de cinquante ou vingt-cinq mille dollars. La loi américaine, de plus, n'exige pas, comme la loi canadienne le dépôt au trésor d'un fond de garantie égal à la moitié du capital minimum.

Il est à peine besoin de signaler les abus

auxquels ces dispositifs de la loi américaine ouvrent la porte. Ils permettent, sous le couvert de la loi et sur toute l'étendue du pays, la création de "maisons d'affaires" qui n'ont des banques que le nom et dont l'existence éphémère se termine trop souvent par des liquidations désastreuses pour les déposants et les actionnaires quand ils existent !

La section 64 du "Bank and Banking Act" en est la clef de voûte. Elle définit les pouvoirs généraux accordés aux banques, et limite strictement ces pouvoirs aux opérations de comptoir et à celles qui se rapportent directement au commerce de l'argent. Elle interdit formellement aux banques de se livrer à des opérations commerciales, industrielles ou agricoles ; de prêter ou de spéculer sur leurs propres actions ou celles de toute autre banque incorporée ; d'engager leurs fonds dans des opérations immobilières ou de faire des avances sur garanties hypothécaires. Les sections suivantes indiquent minutieusement chacun des cas ou une banque, pour assurer le paiement de dettes *échues*, peut prendre en garantie collatérale des hypothèques sur biens fonciers ou reçus d'entrepôts. Ces sections définissent également avec beaucoup de clarté, les conditions

générales qui gouvernent l'escompte; et determinent exactement les garanties que les "Chartered Banks" peuvent accepter pour protèger leurs avances.

La section 64 autorise, enfin, toute banque incorporée à ouvrir des succursales sur toute l'étendue du territoire canadien et même, dans certain cas, hors du Dominion.

Ce dispositif suffit à donner à la loi canadienne une priorité incontestable sur celle des Etats-Unis.

Il existe actuellement, sur toute l'étendue de la Puissance, 1180 succursales des principales banques canadiennes. Grâce à ces succursales, il n'est pas une communauté agricole, commerciale ou industrielle, si distante soit elle des grands centres, qui ne puisse se procurer les fonds nécessaires au développement de ses ressources.

Nous nous souvenons d'avoir, il y a quelques années, constaté, au centre de défrichements nouveaux situés à soixante lieues du chemin de fer et à trois cents de Montréal, la présence d'une succursale de l'une des banques les plus puissantes du Canada. A l'époque de notre visite cette succursale était établie sous une tente, et l'étranger qui passait ne se doutait guère que ce sin-

gulier établissement financier représentait une institution de crédit dont le capital payé s'élevait à 10 millions de dollars et le fonds de réserve à 5 millions. Ce système comporte en outre deux avantages considérables: il tend à solidariser les travaux et les efforts de toutes les branches de l'activité nationale à travers le pays, et il unifie le taux de l'escompte d'océan à océan.

Aux Etats-Unis, ce taux varie souvent de deux à six pour cent d'un Etat à l'autre.

Le capital action d'une "Chartered Bank" ne peut être augmenté ou diminué qu'avec l'autorisation du ministre des finances fédéral.

En ce qui concerne surtout la diminution du capital-action, la loi canadienne est très stricte. Elle exige, en premier lieu, que la publicité la plus large soit donnée aux résolutions passées à cet effet par une assemblée générale des actionnaires. Elle stipule qu'un état détaillé des affaires de la banque intéressée soit soumis au receveur général de la Puissance. Cet état doit faire mention, non seulement de l'actif et du passif de la banque ainsi que des causes qui déterminent celle-ci à diminuer son capital, mais il doit également faire ressortir les noms

de tous les actionnaires qui ont voté en faveur de cette diminution ainsi que le nombre d'actions que chacun d'eux détient. La loi stipule enfin que l'autorisation accordée à une banque de restreindre son capital ne modifie en rien la situation de ses actionnaires vis-à-vis des créanciers de la banque à l'époque où cette autorisation est accordée. Le capital d'une " Chartered Bank " ne peut, en aucun cas, être réduit à un chiffre inférieur à deux cent cinquante mille dollars.

En ce qui concerne la déclaration et le paiement des dividendes, la loi édicte les peines les plus sévères contre tout bureau de direction qui déclarerait un dividende acquitté à même le capital de la banque. D'autre part, nul bureau de direction n'est autorisé à déclarer de profits, sous quelque forme que ce soit, supérieurs à 8 p. c. par an, à moins que, toutes dettes mauvaises ou douteuses déduites, le fonds de réserve atteigne trente pour cent du capital versé de la banque. Quarante pour cent de ce fonds de réserve devant être constitué en fonds d'Etat.

Au 31 Décembre 1906, les disponibilités des banques canadiennes se repartissaient de la façon suivante :

| | | |
|---|---|---|
| *En première ligne* : | | |
| Monnaie métallique | 22.704.510 | |
| Billets de la Puissance | 44.708.860 | |
| | | 67.413.370 |
| *Deuxième ligne* | | |
| Balances dûes par banques (Londres) | 7.844.990 | |
| Par agences ou banques étrangéres | 15.512.627 | |
| Prêts à demande à l'étranger garantis sur valeurs immédiatement réalisables. | 58.958.156 | |
| | | 82.315.773 |
| *Troisième ligne* | | |
| Valeurs en portefeuille négociables à vue | 72.368.600 | |
| Prêts à demande au Canada garantis sur valeurs immédiatement réalisables. | 57.511.747 | |
| GRAND TOTAL | | 129.880.347 |

Comme à cette date le passif des banques canadiennes, était de $743.718.627 net, il ressort que les disponibilités immediatement réalisables de ces mêmes banques atteignaient 26.5 pour cent de ce passif. Au surplus, à cette même date du 31 Décembre 1907, le total de l'actif dépassait celui du passif de $171.536.108 et le capital versé s'élevait à $95.509.015.

Nous avons déjà remarqué que la circulation de la monnaie fiduciaire se répartissait, au Canada, entre le gouvernement fédéral et les "Chartered Banks". Il nous reste à examiner dans quelles conditions se fait cette circulation.

Les "Chartered Banks" canadiennes sont autorisées à émettre, pour une somme égale à leur capital-action acquitté, des billets payables au porteur et à demande. Ces billets ne peuvent être que de la dénomination de cinq dollars, de dix dollars et de multiples de cinq.

Le gouvernement fédéral, de son côté, se réserve l'émission de toutes coupures inférieures à cinq dollars ; il émet, également, des billets de cinquante, cent, cinq cents, mille, cinq mille dollars.

L'Etat s'est toujours montré désireux d'offrir aux porteurs de papier émis par les banques toute la sécurité qu'il était en son pouvoir de leur accorder. Cette préoccupation apparait, constante, dans les différentes législations qui, depuis 1870, ont successivement régi l'organisation et le service intérieur des banques.

La loi de 1870, plaçait sur le même rang, advenant la liquidation d'une ban-

que, les détenteurs de son papier et ses déposants. Ce dispositif, injuste envers les premiers, disparut en 1880, et une nouvelle loi établit que la "Circulation" d'une banque constituerait une première charge sur son actif, advenant une liquidation.

Le " Bank and Banking Act " de 1890 fortifia davantage la position des porteurs de billets de banque. Le paragraphe 53 de cette loi déclare, en effet, qu'en cas de liquidation d'une banque, sa " Circulation " sera non seulement première créancière mais qu'elle aura préséance absolue sur toute réclamation de l'État fédéral ou des gouvernements provinciaux. Cette même loi, enfin, pourvoyait à la création du " Bank Circulation Redemption Fund " dont nous avons eu l'occasion de signaler le but. Rappelons que la réserve qui porte ce nom est alimentée par le versement, effectué par toutes les banques, du 15 Juin au 1er Juillet de chaque année, d'une somme suffisante pour que celle inscrite à leur crédit au " Bank Circulation Redemption Fund " soit toujours égale à cinq pour cent de la moyenne de leur " Circulation " dans les douze mois écoulés. Ce fonds de garantie est destiné à assurer le remboursement du papier d'une

banque placée en liquidation. Son mode de prélèvement constitue une véritable taxe imposée sur l'émission de la monnaie fiduciaire des banques et les oblige à limiter strictement leur " Circulation " aux besoins légitimes du commerce. Enfin, les dispositifs de cette loi rendent solidaires les unes des autres toutes les banques du pays en ce qui concerne le remboursement de leur papier. La somme à la disposition du "Bank Circulation Redemption Fund" dépasse aujourd'hui $3,500,000.

L'Acte du Parlement qui pourvoit à l'organisation du "Canadian Banker's Association" autorise cette association qui est, en somme, un comité permanent de surveillance et de régie, fonctionnant par et sous l'autorité de l'État, à contrôler, sous certaines réserves, la fabrication, le mode de distribution et l'emploi de la monnaie fiduciaire des banques.

Chacun sait qu'aux Etats-Unis, la loi donne à l'État seul le droit de pourvoir les banques nationales de leur papier monnaie. Les banques américaines, avant de commencer leurs opérations, doivent déposer au Trésor, comme première garantie de leur "Circulation", des valeurs américaines (United

States Bonds), représentant une somme au moins égale au quart de leur capital-action. Contre ce dépôt et à son prorata le Trésor délivre des billets de banque connus sous le nom de "Circulating notes". Ces "Circulating notes" dont la valeur minima était de cinq dollars, pourront, désormais, représenter des coupures de un et de deux dollars.

Aux États-Unis comme au Canada, la loi autorise les banques à émettre de la monnaie fiduciaire pour une valeur correspondante à celle de leur capital-action acquitté. Toute banque désirant augmenter sa circulation doit faire au Trésor un dépôt de "United States Bonds" égal à la somme de "Circulating Notes" qu'elle désire obtenir Les billets de banque ou "Circulating notes" portent à leur face qu'ils sont garantis par des valeurs américaines déposées au Trésor et sont contresignés par le président de la banque qui les met en circulation. Ils ont un cours légal sur toute l'étendue des États-Unis ou ils constituent la monnaie courante. L'État, pourtant, ne les accepte pas en paiement des droits de douane pour lesquels il exige des versements en or.

Nous n'avons pas à établir un paralléle entre les lois qui régissent la circulation

fiduciaire aux États-Unis et au Canada, Qu'il nous suffise de constater que la législation canadienne, qui rend toutes les banques de la Puissance solidaires les unes des autres en ce qui touche le remboursement de leur papier monnaie, a donné jusqu'ici des résultats si probants de son efficacité qu'elle doit être considérée, et les américains en conviennent, comme supérieure à celle de nos voisins.

Nous avons vu que le gouvernement fédéral se réservait l'émission de toutes coupures inférieures à cinq dollars ainsi que le droit d'émettre, également, des billets de cinquante, cent, cinq cents, mille et cinq mille dollars, ces derniers n'ayant cours qu'entre le gouvernement et les banques ou entre les banques elles-mêmes.

La loi entoure toutes ces émissions de garanties spéciales. Elle exige que l'Etat fédéral maintienne au Trésor, pour toute émission ne dépassant pas trente millions, une réserve, en or, ou partie en or et en valeurs canadiennes garanties par le gouvernement Impérial, égale à 25 p.c. de cette émission, soit de $7,500,000. Toute émission supérieure à $30,000,000 doit être garantie par le versement au Trésor d'une somme, en

or, égale à cet excédent. Au 31 Jnillet 1906, la valeur totale en circulation des billets des "Chartered Banks" atteignait 78 p.c. de leur capital acquitté.

À cette même date, la valeur des billets émis par le gouvernement fédéral, s'élevait à $49,000,000. Contre cettte somme, le Trésor détenait un fonds de garantie de $36,946,000 dont $35,000,000 en or et le reliquat en valeurs de portefeuille. Le fonds de garantie dépassait, à cette date, le chiffre de la réserve statutaire de $9,519,000.

Le droit accordé aux banques d'émettre de la monnaie fiduciaire ne va pas sans de sévères restrictions. Des peines sont imposées à celles dont la circulation dépasse les limites fixées par la loi. Il est également formellement interdit à tout établissement de crédit d'appliquer son papier à la garantie de ses propres dettes. Tout directeur qui enfreint cette disposition de la loi est passible d'un emprisonnement de deux à sept ans. Survenant la liquidation d'une banque, toute dette ainsi garantie, n'est pas admise à faire partie du passif.

Le contrôle exercé par le gouvernement sur les banques est constant. Chacune d'elles doit faire parvenir au ministre des finances

un rapport mensuel, signé par son président et son administrateur général, dans lequel la situation financière de la banque est établie dans ses moindre détails. L'ensemble de ces rapports est reproduit dans un tableau publié chaque mois dans la gazette officielle du Canada.

Le gouvernement, de son côté, fait également insérer, chaque mois, au journal officiel, un rapport dans lequel il indique, par séries, la totalité des billets fédéraux en circulation, le chiffre de la réserve de l'Etat en or ainsi que la liste des valeurs de portefeuille appliquées au fonds de garantie.

Toute banque qui cesse d'honorer ses créances en espèces ou en billets fédéraux devient, de ce fait, insolvable et déchue de tous les droits et privilèges qu'elle tenait de son " certificat d'incorporation."

La loi astreint les directeurs d'une banque insolvable à faire un appel immédiat aux actionnaires, sans attendre que la faillite soit officiellement reconnue par la nomination d'un liquidateur judiciaire. Tout directeur qui négligerait ou refuserait de se soumettre à cette obligation serait passible de la prison et deviendrait personnellement responsable des dommages qui pourraient

découler de sa négligence ou de son refus.

Antérieurement à 1900, il n'appartenait qu'au ministre des finances fédéral de faire nommer par les tribunaux les liquidateurs chargés de prendre en main les affaires d'une banque faillie.

Depuis 1900, la " Canadian Banker's Association," opère, sous le contrôle de l'Etat, la liquidation de toute " Chartered Bank " insolvable.

Le bureau de direction de cette association, dont le président est actuellement le vice-président de la Banque de Montréal, est légalement autorisé à nommer un liquidateur à toute banque faillie et à exercer le contrôle le plus complet sur toutes les opérations de la liquidation.

Le liquidateur, pourtant, doit adresser tous ses rapports au ministre des finances de la Puissance.

C'est à ce liquidateur qu'il appartient d'exiger des actionnaires, par tous les moyens que lui accorde la loi, les versements auxquels celle-ci les astreint, d'assurer le paiement intégral du papier en circulation à l'aide du " Bank Circulation Redemption Fund " et avec le concours de toutes les banques incorporées, ainsi que de prendre

sous sa protection les déposants de la banque en liquidation.

Lors de l'assemblée annuelle des actionnaires de la Banque de Montréal, le 5 décembre 1905, l'administrateur général de la banque rendait compte, dans les termes suivants, des travaux de la "Canadian Banker's Association": "Au mois de mars
" dernier, la banque de Yarmouth se déclara
" insolvable. Pour la première fois, depuis
" sa fondation, le 'Canadian Banker's Asso-
" ciation' eut à exercer les pouvoirs que le
" Parlement lui avait octroyés en 1900, et
" elle prit en main les affaires de la banque.
" La liquidation fut conduite rapidement et
" économiquement. Les droits des créanciers
" furent si efficacement protégés que le
" liquidateur parvint à payer, dans l'espace
" de neuf mois, toutes les obligations de la
" banque, intérêts compris. Il n'est que juste
" de reconnaître que si les déposants et les
" autres créanciers de la banque de Yarmouth
" n'ont rien perdu, ils le doivent à l'empres-
" sement avec lequel les actionnaires de la
" banque ont reconnu et acquitté leurs obli-
" gations."

Trente-quatre "Chartered Banks" font des affaires au Canada. Sur ce nombre,

cinq sont canadiennes- français: Les banques d'Hochelaga, Nationale, Provinciale du Canada, de St-Hyacinthe, de St-Jean.

Nous avons placé, à la suite de ce travail, une liste complète des banques de la Puissance avec leur situation au 31 décembre 1906.

Le Canada a toujours fait frapper sa monnaie métallique en Angleterre. Cette anomalie va disparaître, le gouvernement fédéral faisant construire, à Ottawa, un Hôtel des Monnaies. Cette heureuse innovation aura pour effet, il faut du moins l'espérer, d'enrayer le drainage annuel, vers les Etats-Unis, de l'or brut canadien.

En 1905, cette exportation s'est élèvée à la totalité de la production qui avait été de $16,000,000.

Il nous parait inutile de faire suivre cette analyse sommaire du "Bank and Banking Act" canadien d'un commentaire. Les chiffres reproduits dans ce court résumé semblent nous en dispenser. Ce qui précède porte avec lui sa conclusion.

# Les Chemins de Fer Canadiens.

---

Le développement des voies ferrées canadiennes comprend quatre phases distinctes.

La première (1849-1867)[1] est antérieure à la confédération des colonies anglaises de l'Amérique Britannique du Nord. Elle constitue une des pages les plus brillantes de l'histoire économique du Canada sous l'Union.

Cette phase appartient, toute entière, à la compagnie du "Grand Trunk Railway." Celle-ci, de 1852 à 1860, couvre de son réseau la partie sud des provinces du Haut et du Bas Canada,[2] les met en communication avec le marché américain et ouvre à leurs produits un débouché d'hiver vers le littoral de l'Atlantique.

---

(1) Dès 1836, un modeste tronçon de voie ferrée de 18 milles de longueur, avait été construit sur la rive droite du St. Laurent, en face de Montréal. Cette ligne, dont les rails étaient en bois recouvertes de fer, reliait le village de la Prairie à la ville de St. Jean, sur la rivière Richélieu, et raccourcissait le trajet, de Montréal à New-York, de quarante-huit heures. Ce trajet se faisait par eau, à cette époque, en descendant le St. Laurent jusqu'à Sorel, puis en remontant la rivière Richélieu, le canal Chambly, en traversant le lac Champlain et en suivant le cours de la rivière Hudson jusqu'à New York.

(2) Le 10 février 1841, le Haut et le Bas Canada, qui devaient, à la Confédération, prendre respectivement le nom de province d'Ontario et de Québec, furent réunis sous le nom de Province du Canada.

À la seconde phase(1867-1880), se rattachent l'achèvement, en 1876, de l'"Intercolonial," trait d'union gigantesque de 672 milles de longueur, entre les Provinces Maritimes et le Bas Canada; les études préparatoires à la construction du premier " Transcontinental" canadien, et les travaux préliminaires entrepris sur différents points de cette ligne par le gouvernement fédéral.

La troisième phase s'ouvre en 1880. Elle marque l'avènement de la compagnie du "Canadian Pacific Railway." Celle-ci inaugure l'ère de pénétration dans le Nord-Ouest; cimente l'unité territoriale du Canada et centuple les forces vives de la nation en lui donnant accès à un territoire plus étendu que la moitié de l'Europe et d'une incomparable fertilité.

L'achèvement du " National Transcontinental Railway," sera le point de départ de la quatrième phase de développement des chemins de fer canadiens.

## PREMIÈRE PHASE.

En 1849, les provinces du Haut et du Bas-Canada venaient d'achever la canalisation du St. Laurent. Cette œuvre, gigantesque si l'on tient compte surtout du peu de ressources dont disposait alors la jeune nationalité canadienne, ouvrait une débouché océanique d'été au Haut-Canada et reliait les grands lacs de l'intérieur au golfe du St. Laurent. Cette entreprise considérable terminée, l'attention du gouvernement des Provinces-Unies s'était aussitôt portée vers la construction de voies ferrées devenues nécessaires pour assurer la rapidité et la régularité des communications entre le Haut et le Bas Canada, favoriser leur développement économique et ouvrir à leurs produits un débouché d'hiver, à travers le territoire américain, vers les ports de l'Atlantique. La nécessité, pour les Provinces-Unies, de rechercher ce débouché hors de leur territoire, provenait de l'incurie des négotiateurs anglais chargés, en 1842, par le gouvernement de la métropole, de délimiter, conjointement avec une commission américaine, la frontière entre le Bas-Canada et l'état du Maine. En tolérant que les américains repor-

tassent la limite nord de cet état à environ quarante-cinq milles du fleuve St. Laurent, et se rendissent ainsi maîtres d'un territoire, géographiquement et historiquement canadien, la mission Ashburton se rendait complice d'une réelle spoliation au détriment de la future province de Québec et permettait aux Etats-Unis d'interdir, le cas échéant, tout débouché direct vers le littoral océanique aux Provinces-Unies. Le traité Ashburton a reculé d'un quart de siècle l'union des colonies anglaises de l'Amérique du Nord.

L'Honorable Sir Wilfrid Laurier, dans le discours qu'il prononça le 30 juillet 1903 en présentant le projet de loi qui pourvoyait à la construction du "National Transcontinental Railway," s'élevait dans les termes suivants contre le traité de 1842 : "......Ainsi cette ligne (l'Intercolonial) fait, " en se dirigeant vers le Nord, une longue cour- " be, presque tout un demi cercle, d'une étendue " de pas moins de 488 milles. Je ne crois pas " exagérer en disant qu'une communication " en droite ligne, de Lévis à Moncton, abré- " gerait la distance presque de moitié ; mais, " par malheur—et je le déclare franchement " à la Chambre—vu la faute commise par la " diplomatie britannique lorsqu'il s'est agi

" de la délimitation de nos frontières en
" vertu du traité Ashburton-Webster, il nous
" est impossible d'avoir, entre Moncton et
" Lévis, la ligne qui serait la plus courte......
" C'est avec colère, c'est presque avec indigna-
" tion qu'on le constate, mais il est inutile de
" revenir sur le passé, il faut accepter la
" décision telle qu'elle est, nous soumettre à
" l'inévitable, respecter la décision qui à fait
" passer à travers notre territoire la ligne
" de démarcation qui devait la séparer du
" Maine, et a fait avancer la frontière de cet
" état jusqu'à près de 45 milles du St.
" Laurent."

La construction du "National Transcontinental Railway" a pour objet de réparer cette faute qui pèse lourdement, depuis cinquante quatre ans, sur le commerce canadien.

Au Premier Ministre de la Puissance, Sir Wilfrid Laurier, revient tout l'honneur de cette entreprise qui demeurera, par sa portée, un des événements les plus considérables de l'histoire économique du Canada.

Les administrations successives qui gérèrent les affaires des Provinces-Unies, de 1849 à la confédération de 1867, furent dirigées par des hommes aux vues larges et dont le patriotisme désintéressé était servi par

une intelligence très nette des besoins du pays.

Les noms de MMrs. Baldwin, La Fontaine, Morin, Hincks, Taché, dominent les premières pages de l'histoire économique du Canada.

L'essor que ces hommes d'État imprimèrent à toutes les entreprises d'utilité publique, contribua, dans une large mesure, à rendre pratiquement possible la confédération de 1867.

Le gouvernement des Provinces-Unies avait accordé, en 1849, à toutes lignes de plus de 75 milles de longueur, la garantie de l'État sur la moitié du coût de leur construction. Cette loi fut modifiée en 1851 et la garantie réservée, toute entière, aux lignes qui devaient faire partie du réseau de la compagnie du " Grand Trunk Ry " alors en formation et dont la reconnaissance par l'État date de 1852.

En retour de l'aide que lui octroyait le gouvernement, cette compagnie s'engageait à construire tout un réseau de voies ferrées dont la tête de ligne, à l'ouest, devait être Sarnia, sur les bords du lac Huron, et le terminus, à l'est, la Rivière du Loup, sur la rive sud du St. Laurent, à 115 milles en aval de Québec. La compagnie devait égale-

ment relier Montréal et Québec à Portland dans l'état du Maine, et, par ce chemin, créer une débouché d'hiver au commerce des Provinces-Unies. Enfin, elle devait entreprendre la construction d'un pont entre Montréal et la rive sud du fleuve et unir la métropole commerciale future du Dominion à tout le réseau de voies ferrées en construction.

Les travaux entrepris dans les deux provinces avancèrent rapidement, en dépit de difficultés financières qui, en plus d'une occasion, furent sur le point de compromettre l'avenir de l'œuvre entière. Seule, l'énergie inlassable des administrations qui se succédèrent au pouvoir dans ces temps difficiles, loyalement soutenues, d'ailleurs, par les partis d'opposition, dans leurs patriotiques efforts, rendit possible l'achèvement des travaux.

En 1851, la petite ligne de Laprairie était prolongée jusqu'à Rouse's Point, dans l'état du Vermont, ou, la première parmi les lignes canadiennes, elle se raccordait au réseau américain.

En 1853, les lignes Montréal-Portland, Québec-Lévis-Richmond, étaient ouvertes au traffic.

En 1854, Le "Great Western Ry" était inauguré dans le Haut Canada et desservait toute la péninsule ouest de l'Ontario, de la ville de Niagara à celle de Windsor.

En 1856, la ligne Toronto-Montréal était livrée à la circulation et, enfin, le 25 août 1860, le prince de Galles inaugurait officiellement le pont Victoria. Ce pont, tubulaire à son origine, aujourd'hui à ciel ouvert, à été construit sur le plan d'un ingénieur canadien, Mr. Thomas C. Keefer. Sa longueur est de 9,184 pieds, soit un peu plus de trois kilomètres ; il porte sur vingt cinq arches dont 24 de 242 pieds d'ouverture et une de 330 pieds. Le coût total de l'entreprise dépassait, en 1860, 25millions de dollars. Les ingénieurs chargés d'exécuter les plans furent MMrs.Stevenson et Ross; l'entrepreneur pour le compte du "Grand Trunk Ry," M James Hodges.

L'inauguration du pont Victoria marque le point culminant de la première période de développement des voies ferrées canadiennes.

A la veille de l'Acte d'Union, en 1867, les provinces actuelles de Québec, d'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse *possédaient 2,087 milles de voies ferrées aiusi réparties : Québec, 523 milles ;*

*Ontario, 1,275 milles ; Nouveau. Brunswick, 196 milles ; Nouvelle-Ecos se, 93 milles. Les chiffres des passagers et des tonnes de fret transportés étaient, à cette époque, de 2,784,-000 et 2,272,000 respectivement. Le revenu brut de tout l'ensemble du réseau s'élevait à $12,000,000 et les dépenses d'exploitation à $7,953,000. Le matériel de traction se composait de 491 locomotives et de 7,924 waggons.*

## DEUXIÈME PHASE.

L'union des colonies anglaises du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse avec les Provinces-Unies, en 1867, entrainait la construction immédiate d'une voie ferrée qui relia entre elles les provinces de la nouvelle confédération.

Dès 1839, Lord Durham, dans un rapport sur les colonies britanniques de l'Amérique du Nord, avait préconisé, pour des fins stratégiques et commerciales, la mise à l'étude d'un chemin de fer "Intercolonial."

Ce projet avait été repris et étudié par les colonies intéressées en 1851, puis en 1852.

Dès 1852, le gouvernement des Provinces-Unies du Haut et du Bas-Canada s'était engagé, dans le cas ou la métropole pren-

drait à sa charge la construction de la ligne projetée, à y contribuer pour une somme annuelle de $100,000 dollars et l'apport de subsides territoriaux.

Les législatures du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse prirent les mêmes dispositions.

Le gouvernement britannique, tenant compte des recommendations de Lord Durham, avait chargé, en 1845, un officier anglais, le major Robinson, de faire les études préliminaires à la construction de la ligne projetée.

Le rapport de cet officier, publié en 1849, suggérait un tracé passant le long de la rive sud du St. Laurent puis dans le voisinage de la baie des Chaleurs. Ce tracé fut accepté par le cabinet de Londres qui promit la garantie Impériale ponr sa réalisation.

Des difficultés ultérieures, provoquées par certaines exigences du Nouveau-Brunswick, déterminèrent le gouvernement de la métropole à retirer la promesse de la garantie Impériale.

Les travaux furent néanmoins commencés sur différents points de la ligne projétée, soit par des compagnies privées, soit par les

colonies elles-mêmes. En 1858, la ligne Halifax-Truro était inaugurée et, en 1867, à la veille de la confédération, les colonies du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, et les Provinces-Unies du Haut et du Bas-Canada avaient dépensé, sur différents points du futur "Intercolonial," une somme de $14,000,000.

L'acte de Confédération fit de l'achèvement de la ligne une des conditions de l'Union. Les travaux furent énergiquement poussés par le gouvernement fédéral et, dans le courant de 1876, la nouvelle voie ferrée était livrée à la circulation sur toute sa longueur, de Québec-Lévis, terminus est du "Grand Trunk Ry.", à Halifax, capitale de la Nouvelle-Ecosse. De la ville de Moncton, un embranchement se dirigeait sur St. Jean du Nouveau-Brunswick, grand port maritime situé sur la baie de Fundy et ouvert, comme Halifax, à la navigation, d'un bout à l'autre de l'année.

En 1899, le gouvernement de Sir Wilfrid Laurier devait prolonger l' "Intercolonial" jusqu'à Montréal en achetant, pour le compte de l'État, le "Drummond County Railway," et en faisant des arrangements avec le "Grand Trunk Ry" pour le parcours

de ses trains entre la ville de St. Hyacinthe et la métropole commerciale du Canada.

Au 30 juin 1905, l'Intercolonial comptait, avec ses embranchements, 1342 milles de voies ferrées ; le coût de sa construction, à cette date, s'élevait à $78,870,000.

En 1870, la jeune Confédération canadienne s'aggrandissait des immenses territoires du Nord-Ouest acquis de la puissante Cie. de la Baie d'Hudson qui en détenait la souveraineté absolue depuis 1670.

Il nous parait utile et intéressant pour nos lecteurs d'interrompre un moment notre étude pour donner quelques renseignements historiques sur cette importante partie de la Puissance.

C'est à l'ombre du drapeau blanc que la foi avec la civilisation pénétrèrent, pour la première fois, au fond des solitudes de l'Ouest Canadien.

Il y a de cela, moins de deux cents ans. La France était alors toute puissante d'un bout à l'autre de l'Amérique du Nord.

En ces temps, les missionnaires étaient à la fois prêtres, géographes, soldats ; les plus illustres découvreurs, de leur côté, avaient à cœur de répendre la bonne parole

en même temps qu'ils agrandissaient les domaines de leur roi.

Le français qui visite, de nos jonrs, les grandes villes des États-Unis : Détroit, St. Louis, Chicago, Duluth ou St. Paul, apprend, souvent pour la première fois, et toujours avec étonnement, que le fondateur de ces grandes villes fut un de ses compatriotes.

Il n'est pas de cité américaine qui ne rappelle, par un nom de rue ou un monument, le souvenir d'un héros, prêtre ou soldat, de la monarchie française.

Vers 1670, le roi Charles II d'Angleterre accorda à quelques-uns de ses favoris, au général Monk auquel il devait son trône, au prince Rupert, à l'excentrique Lord Ashley, le monopole du commerce des fourrures sur toute l'étendue des territoires baignés par les eaux de la baie d'Hndson.

Cette marque de favcur royale fut l'origine dela puissanteCompagnie d'Hudson qui, pendant plus d'un siècle, conserva le contrôle absolu de toutes les richesses que renfermait le Nord-Ouest canadien.

Les agents de cette compagnie paraissent, d'ailleurs, s'être uniquement livrés au commerce à l'exclusion de toute préoccupation colonisatrice ou religieuse.

Retirés dans leurs forts, à l'embouchure des rivières Churchill et Nelson, ils échangeaient leurs pacotilles contre les fourrures que les Indiens, deux fois par an, venaient leur apporter des régions les plus reculées de l'intérieur.

De leur côté, les missionnaires et les voyageurs français du dix-septième siècle et des premières années du dix-huitième semblent avoir concentré tous leurs efforts et leurs recherches au sud des grands lacs, dans les vallées du Mississipi, du Missouri, de l'Ohio et de leurs tributaires.

De telle sorte que les annales de la géographie ou de la foi ne donnent le nom d'aucun explorateur qui se soit hasardé, avant 1731, au milieu des solitudes qui s'étendaient à l'ouest du lac Supérieur.

C'est à un vieil officier de Malplaquet, la Verandrye, qu'il était réservé de parcourir, le premier, les immenses régions qui constituent aujourd'hui les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. C'est accompagné d'un Jésuite, le Père Messager, de quatre de ses fils et de son neveu de la Jemeraye, que La Verandrye accomplit ses longs voyages.

De 1731 à 1748, il visite, découvre, ex

plore la région qui s'étend des lacs Winnipeg et Manitoba à l'est, aux pieds des Montagnes Rocheuses ; de la vallée du Missouri, au sud, à celle de la Saskatchewan, vers le nord.

Le vieux soldat et ses compagnons accomplirent des prodiges de valeur. Livrés à leurs propres ressources, sans appui du gouvernement, ils puisèrent dans leur patriotisme tous les éléments de leur courage.

La Verandrye perd deux de ses fils et son neveu ; il ne déespère pourtant pas d'atteindre le but qu'il s'était proposé : apercevoir les flots de l'Océan Pacifique.

La Providence, cependant, réservait à un autre homme la gloire de realiser ce rêve.

La Verandrye allait peut-être tirer quelques profits de ces expéditions, lorsqu'un jour de deuil se leva pour la Nouvelle France.

En dépit des efforts désespérés de Montcalm et de ses lieutenants, de l'héroïsme des troupes royales et des milices canadiennes, l'heure fatale sonna ou il fallut que la France cédât à l'Angleterre le sceptre de la puissance dans l'Amérique du Nord.

Les fleurs de lys repassèrent tristement les mers abandonnant derrière elles tout un

passé glorieux, une colonie décimée par dix années de luttes à outrance et soixante mille paysans français dont Louis XV, d'un coup de sa royale plume, avait fait soixante mille exilés !

Pourtant, les voyages de La Verandrye avaient éveillé l'attention publique. Leur relation en avait été lue avec intérêt par les traitants de fourrures de Montréal et de Québec. Ceux-ci résolurent de suivre ses traces dans un but commercial, et de détourner, au profit de Montréal, une partie du commerce des fonrrures dont les seuls débouchés avaient été jusque là les forts de la Compagnie d'Hudson.

Bientôt une nouvelle compagnie se forma, sous le nom de Compagnie du Nord-Ouest. Elle commença aussitôt ses opérations sur les territoires où, seule, depuis cent ans, la Compagnie d'Hudson régnait en maîtresse absolue.

Cette invasion d'un pays dont ils se croyaient à jamais les maîtres inquiéta les actionnaires anglais. Des ordres furent expédiés aux facteurs de la côte, et ceux-ci sortant des forts du fond desquels, depuis un siècle, ils contrôlaient la moitié d'un conti-

nent, s'avancèrent au devant de leurs nouveaux compétiteurs.

Les agents des deux compagnies se rencontrèrent, pour la première fois, sur la rivière Saskatchewan, en 1774.

La lutte entre les deux sociétés rivales s'engagea de suite ; elle fut vive et ne se termina que cinquante ans plus tard par la fusion des deux compagnies.

Ce conflit d'intérêts contribua plus qu'on ne pourrait le croire, à jeter quelques lumières sur les ressources de toute nature que renfermaient les immenses régions situées à l'ouest du lac Supérieur. La nécessité où se trouvaient les agents des deux compagnies de parcourir le pays pour se créer de nouveaux centres d'approvisionnement développa, chez beaucoup d'entre eux, le goût des expéditions lointaines. C'est ainsi que l'un de ces agents, Alexandre Mackenzie, après avoir découvert le fleuve qui porte son nom aujourd'hui et visité les rives de la mer Polaire, franchit les Montagnes Rocheuses en 1793. Le 22 juillet de cette même année, Mackenzie plantait le drapeau britannique sur le rivage du Pacifique et réalisait ainsi le rêve de Jacques Cartier, de La Salle et de La Verandrye.

L'Angleterre, qui a toujours su récompenser ses grands hommes, en fit un " baronet."

Vers 1812, un philanthrope anglais, Lord Selkirk, qui avait des intérêts dans la Compagnie d'Hudson entreprit de coloniser la vallée de la rivière Rouge. Les quartiers généraux de la Compagnie étaient, à cette époque, établis au Fort Garry, construit au confluent de la rivière Rouge et de l'Assiniboine, et sur l'emplacement duquel s'élève aujourd'hui Winnipeg.

Lord Selkirk fit l'acquisition d'une grande étendue de terrains sur lesquels il établit des centres agricoles écossais. Plusieurs convois de colons quittèrent l'Angleterre et parvinrent, non sans peine, à leur destination par la voie de la baie d'Hudson, de la rivière Nelson et du lac Winnipeg.

Ces essais de colonisation ne furent pas vus d'un bon œil par les traitants de fourrures. Lord Selkirk eut à surmonter les plus grandes difficultés et l'opposition que soulèverent contre ses projets ses adversaires ne lui permit pas de tirer de son entreprise tous les résultats qu'il en espérait.

Quoi qu'il en soit, c'est à Lord Selkirk que revient l'honneur d'avoir, le premier,

tenté des essais de colonisation dans le Nord-Ouest Canadien.

La petite colonie de la rivière Rouge à survécu à son fondateur ; une ville de plus de cent mille âmes, Winnipeg, préside, aujourd'hui, à ses destinées, et trois provinces, les plus riches peut-être du Dominion, se partagent les immenses territoires autrefois découverts et parcourus par la Verandrye et ses fils.

En 1871, la Colombie Britannique entrait, à son tour, dans la Confédération. L'acte d'Union de cette colonie avec le Dominion stipulait qu'une voie ferrée serait construite, reliant la nouvelle province du Pacifique à celles de l'est. La construction de cette colossale entreprise devait être commencée dans les deux années qui suivaient l'acte d'Union et la ligne entière livrée à la circulation pour l'année 1881.

En prenant cet engagement, le gouvernement fédéral, dans sa légitime et patriotique impatience à vouloir sceller l'œuvre de la Confédération, ne s'était pas rendu un compte suffisamment exact des difficultés de toute nature, matérielles, financières, voir même politiques, qu'allait rencontrer l'œuvre projetée. Quoiqu'il en soit, et malgré que les

études préliminaires eussent été immédiatement commencées, des motifs que nous n'avons, ni à rechercher ni à apprécier ici, retardèrent de dix ans, la construction du premier " Transcontinental " canadien.

A plusieurs reprises, de 1872 à 1878, le gouvernement de la Puissance fit appel à l'initiative privée. Malgré les avantages considérables offerts, sous la forme de subsides en argent et en terres, le capital ne répondit pas à ces avances. En désespoir de cause, l'État, afin de tenir ses engagements envers la Colombie Britannique qui, de son côté, avait consenti, moyennant certaines compensations, à reculer à 1891 la date de l'achèvement du "Transcontinental," et aussi afin de rassurer l'opinion publique justement alarmée, se vit dans l'obligation de prendre à sa charge les premiers travaux de construction.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler ici que, dès 1857, le gouvernement britannique avait chargé un officier anglais, le capitaine Palliser, d'étudier la possibilité de construire une voie ferrée à travers l'Amérique Britannique du Nord.

Dans son rapport, publié en 1863, le capitaine Palliser concluait ainsi: " I can

" not recommend the Imperial government to
" countenance or lend support to any scheme
" for constructing or it may be said forcing
" a through fare by this line of route, either
" by land or water, as there would be no
" immediate advantage commensurate with
" the required sacrifice of capital; or can I
" advice such heavy expenditure as would
" necessarily attend the construction of an
" exclusively British line of road between
" Canada and Red River settlement."

Ce rapport, nettement hostile, n'avait pas été sans exercer une influence considérable dans le monde des affaires, tant au Canada qu'en Angleterre. C'est à cette influence malheureuse qu'il convient de faire remonter les difficultés qui entourèrent, à ses débuts, la grande entreprise canadienne.

*Au moment ou ce clôt la deuxième période de développement des chemins de fer canadiens, en 1880, la confédération possédait 6891 milles de voies ferrées, transportant 6,462,000 passagers et 9,938,000 tonnes de marchandises. Les recettes brutes du réseau ferré s'élcvaient à $23,561,000, les dépenses d'exploitation à $16,-840,000, les récettes nettes à $6,721,000.*

D'autre part, le gouvernement fédéral avait terminé les études préliminaires à la

construction du "Transcontinental" et commencé les travaux surtrois points de la ligne : à l'est et à l'ouest de Winnipeg ainsi que dans la province de la Colombie Britannique.

## TROISIÈME PHASE.

En 1880, l'acte de Confédération des colonies anglaises de l'Amérique Britannique du Nord était un fait accompli depuis treize ans. Pourtant, en dépit de la robuste énergie de son peuple, du patriotisme sincère et éclairé de ses chefs politiques, à quelque parti qu'ils appartinssent, le Canada était, à cette période de son histoire, dans une situation précaire. Les causes en étaient multiples ; l'une d'elles l'emportait en gravité sur les autres: la vie ni le progrès n'avaient pu encore pénétrer à travers les solitudes de l'Ouest et développer, au profit de la communauté, les incalculables richesses que la nature s'était complue à y répendre sans compter.

Les anciennes provinces de l'est concentraient à elles seules le mouvement économique de la Puissance.

Le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest, étaient séparés des grands centres

industriels, commerciaux et financiers de la Puissance, par des lacs de plus de cent mille mille de superficie et six cents milles de territoires inexplorés.

De l'extrémité ouest du lac Supérieur aux pieds des Montagnes Rocheuses, sur un parcours de plus de 1200 milles, dans cette année 1880, une seule ville s'élevait, Winnipeg, dont la population, aujourd'hui de plus de 100,000 âmes, dépassait à peine 7000 habitants à cette époque.

En dehors de Winnipeg et de quelques "settlements" sans importance, le Nord Ouest, si débordant de vie aujourd'hui, était, à cette époque de son histoire, "terra incognita."

Seuls, les missionnaires, les trappeurs au service de la Compagnie de la Baie d'Hudson, quelques rares colons et les restes épars des puissantes tribus indiennes d'autrefois l'habitaient.

Au delà des Montagnes Rocheuses, enfin, la Colombie Britannique, éloignée de plus de 2500 milles de ses provinces sœurs, n'avait encore avec celles-ci aucun moyen de communication.

La situation était grave ; non seulement le pacte fédéral était menacé par l'absence

de cohésion entre les provinces, mais en ce qui concernait celles de l'Ouest, le danger à redouter, était l'absorption américaine.

Le premier ministre de la Puissance, Sir John A. MacDonald, pénétré de la gravité de la situation, et largement soutenu, d'ailleurs, par l'opinion publique, résolut de concentrer tous les efforts de son gouvernement à la construction du " Transcontinental. "

Différer plus longtemps cette entreprise eût été précipiter peut-être la désagrégation de la Confédération, enlever à la nation sa confiance en elle-même, dans les ressources du pays et, enfin, faire preuve d'impuissance en face des marchés financiers d'Europe fort mal disposés, à cette époque, envers le Canada.

Le premier ministre se mit résolument à l'œuvre et il eut le rare bonheur de trouver des hommes qui acceptèrent, en échange de compensations légitimes, d'entreprendre et de mener à bonne fin la construction du premier " Transcontinental " canadien.

Le 21 octobre 1880, un contrat intervenait entre le gouvernement fédéral et un puissant syndicat de capitalistes.

La Chambre des Communes ratifiait ce

contrat le 17 février 1881, et fixait au 1er mai 1891 l'achèvement des travaux.

Le 2 mai 1881, le premier coup de pioche de la nouvelle voie ferrée était donné.

Le 1er juin de la même année vingt mille ouvriers étaient échelonnés le long des 4000 kilomètres à construire.

Le 13 juin 1886, enfin, *cinq ans avant la date stipulée par les contrats*, la compagnie du " Canadian Pacific Railway " lançait à travers l'Amérique Britannique du Nord son premier train de voyageurs.

Celui-ci parcourait en cinq jours la distance qui sépare Montréal, tête de ligne de la navigation océanique, de Vancouver sur le Pacifique.

L'énergie des chefs de l'entreprise sauvait le crédit de l'État, assurait l'avenir du pays et justifiait les paroles que le Premier Ministre de la Puissance, Sir John A. MacDonald prononçait le 1er mai 1881: "......That road " will be constructed and proceeded " with vigorously, continuosley, systemati- " cally and successfully to completion and " the fate of Canada will then be sealed."

Au 31 juin 1906, vingt ans après son inauguration, le "Canadian Pacific Railway" opérait un réseau de 16000 kilomètres sur

lesquels circulaient 1109 locomotives et 42,000 wagons !

La compagnie possède, repartis sur les Océans Atlantique et Pacifique, 34 steamers jaugeant de 6000 à 20,000 tonnes et une flotte de 20 bateaux à vapeur sur les eaux intérieures du Canada. Elle exploite tout un réseau télégraphique qui lui appartient en propre et dont les fils sillonnent le continent d'une océan à l'autre. De Québec à Vancouver douze hôtels somptueux ont été construit par elle et tout le matériel de traction, locomotives, wagons de voyageurs, de marchandises, sleeping cars, restaurents, sortent de ses usines.

Le "Canadian Pacific Railway," enfin, est, jusqu'à présent, la seule ligne "Transcontinentale" sur le continent américain, qui transporte, d'Océan à Océan, sur ses propres rails et sans rompre charge, ses voyageurs et son fret.

Le dernier rapport annuel de la compagnie, publié le 30 juin 1906, fait ressortir ses recettes nettes, toutes les dépenses d'exploitation soldées, à 120 millions de francs, ce qui implique un excèdent sur les recettes nettes de 1905, de 85 millions de francs. Ces recettes, déduction faite des sommes prélevées

pour assurer le paiement d'obligations fixes annuelles et le service des intérêts, accusent un surplus en caisse de 45 millions de francs.

Dans ce même rapport, l'actif de la compagnie ressortissait à un milliard 726 millions de francs. Cette somme est inférieure à la réalité si l'on tient compte de deux faits: le premier que les valeurs en portefeuille acquises par la Cie, cotées à leur prix coutant, soit 262 millions de francs, dans le tableau de l'actif, valent, aujourd'hui, sur le marché, 485 millions ; le second, que la compagnie possède encore, dans les provinces de l'Ouest et la Colombie Britannique, 13,473,350 acres de terres non vendues qui réprésentent, au prix de vente des terrains *en 1906*, soit 29 francs environ de l'acre, une somme additionnelle, non comprise dans l'actif, de 390 de fcs. millions en chiffres ronds.

Les recettes nettes pour juillet et août, 1906, ont dépassé de 7,026,830 francs celles de la période correspondente en 1905.

Le chiffre des recettes brutes et nettes des premiers six mois de l'exercice 1907, indiquent, sur les valeurs correspondantes de l'exercice 1905, une augmentation de trente et de douze millions de francs respectivement

De 1901 à 1905 inclusivement la compa-

gnie a dépensé sur son réseau, en améliorations de tous genres, 260 millions de francs.

En 1910, elle aura appliqué une nouvelle somme de 250 millions de francs sur la partie ouest de son réseau. Elle a sous construction, en ce moment, dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, plus de 1900 kilomètres de voies nouvelles et elle possède trois routes indépendantes les unes des autres de Winnipeg aux pieds des Montagnes Rocheuses. L'étendue actuelle de son réseau, à l'ouest des grands lacs, est de 9000 kilomètres.

De Montréal à Toronto, de Fort Williams à Winnipeg, la compagnie achève le doublement de sa voie en même temps qu'elle construit une ligne directe de la capitale de la province de l'Ontario à North Bay sur sa ligne mère et qu'elle assure à son traffic des grands lacs un chemin rapide et indépendant vers Montréal, tête de ligne de la navigation océanique.

Nous aurons l'occasion, ou fur et à mesure que nous pénétrerons plus avant dans la vie économique du Canada, d'apprécier à sa valeur l'œuvre du "Canadian Pacific Railway."

Au point de vue international, cette œu-

vre est de tout premier ordre ; un exemple suffira à l'établir.

La malle d'Orient, mise à bord de "Empress of Ireland" battant pavillon de la Cie., le 24 août, à Liverpool, arrivait à Québec le vendredi suivant 31 août. Transportée de Québec à Vancouver par train spécial, elle franchissait les 4600 kilomètres qui séparent les deux villes en quatre jours. Mise à bord de " l'Empress of China " le 4 septembre, elle arrivait à Hong Kong le 21 septembre, accomplissant les 19000 kilomètres qui séparent Liverpool de Hong Kong en 29 jours et cinq heures et toujours sous pavillon de la Cie du " Canadian Pacific Railway."

Ce service d'Orient est régulier, aujourd'hui. Le train extra rapide qui transporte le courrier d'un océan à l'autre prend le nom de " Over Sea Limited."

L'histoire du développement de la puissante compagnie canadienne est celle du pays lui-même, c'est pour ce motif que nous avons cru devoir lui faire la part large dans cette étude.

La carrière du "Canadian Pacific Railway" se continuera brillante et entourée de l'auréole que lui assure à juste titre un succès sans précedent dans l'histoire des che-

mins de fer américains. La compagnie à dans l'Ouest surtout, une avance considérable sur toutes ses concurrentes et, en dépit des efforts légitimes de celles-ci pour lui disputer une partie de son traffic, elle conservera, pour de longues années encore, les avantages qui découlent, naturellement, de son ancienneté et de son incomparable organisation.

Depuis quelques années, la concurrence que nous signalons s'est développée avec une rapidité extrême. De puissantes compagnies américaines et canadiennes : le "Great Northern," le "Canadian Northern," devançant l'entrée en scène du "Grand Trunk Pacific," disputent très vivement le marché de l'ouest au "Canadian Pacific Railway."

La compagnie américaine du "Great Northern" a déjà, depuis de longues années, ses entrées dans la province du Manitoba et dans le sud de celle de la Saskatchewan. L'objet de son président, James Hill, objet qu'il ne cherche nullement à dissimuler, d'ailleurs, est de se créer, dans l'ouest canadien, un large réseau de voies ferrées qui drainent, vers le sud, au profit de sa ligne mère et de ses termini en territoire américain, les produits de l'agriculture et de l'industrie

canadienne. Déjà onze branches de la toute puissante ligne américaine atteignent la frontière canadienne ; six d'entre elles la traversent. Cette invasion du territoire canadien par les voies ferrées américaines, si avantageuse qu'elle puisse être au commerce local des régions qui en bénéficieront, est envisagée avec une très légitime inquiétude, par les grandes compagnies de transport canadiennes et le gouvernement fédéral chargé de veiller aux intérêts économiques de la Puissance.

Le " Great Northern " pénétre en Colombie Britannique, jusqu'à la ville de Fernie. Le projet de James Hill, déjà en voie de réalisation, consiste à relier cette ville, d'une part, au littoral du Pacifique, de l'autre, à Medecine Hat, dans la province de l'Alberta, puis à Winnipeg.

L'une des causes déterminantes de la construction du "National Transcontinental Railway" a été précisément de contrecarrer, dans la mesure du possible, les visées américaines. Nous nous étendrons longuement sur cette question dans la quatrième partie de cette étude.

La compagnie du "Canadian Northern," relie déjà Port Arthur, sur le lac Supérieur,

à Edmonton, capitale de la nouvelle province de l'Alberta. Cette ligne atteint Winnipeg après avoir desservi tout le territoire arrosé par la "Rainey River," au sud de la ligne du "Canadian Pacific Railway." Elle couvre de son réseau tout le sud de la province du Manitoba. De Winnipeg, elle se dirige, dans la direction du nord-ouest, vers Edmonton, en traversant les régions les plus fertiles du nord du Manitoba et la province de la Saskatchewan. La compagnie vient d'acquérir du "Canadian Pacific Railway" une ligne, de Régina à Prince Albert, qu'elle prolonge au nord d'Edmonton, dans la direction de la baie d'Hudson. A l'ouest d'Edmonton, les ingénieurs du "Canadian Northern" poussent énergiquement le prolongement de la ligne mère, vers la côte du Pacifique.

Le "Canadian Northern" exploite actuellement, à l'ouest du lac Supérieur, 2064 milles de voies ferrées ; mille milles sont sous contrat. La compagnie contrôle, sur le lac Supérieur, de puissants élévateurs et s'est assurée déjà une part considérable du traffic des grains de l'ouest. Elle s'ouvre très rapidement un chemin des grand lacs à Montréal et elle vient d'acquérir le contrôle du chemin de fer du lac St. Jean qui place entre

ses mains le traffic de toute la région du nord de la province de Québec. La ligne de chemin de fer du lac St. Jean relie Québec au lac St. Jean, situé à 200 milles au nord de la vieille cité canadienne-française. Cette ligne, par ses embranchements, contrôle tout le traffic, de la vallée du Saguenay, à l'est, à celle du St. Maurice, à l'ouest. Prolongée au nord du lac St. Jean, cette ligne ouvrira le nouveau territoire minier de Chibogamoet de fertiles régions agricoles sur le chemin de de la baie d'Hudson.

Le " Canadian Northern " possède, dans les provinces maritimes, plusieurs lignes d'intérêt local destinées, dans un avenir prochain, à être reliées au réseau de l'ouest de cette compagnie et à former aiusi une nouvelle ligne transcontinentale canadienne.

D'après le dernier rapport de la compagnie, les recettes brutes, pour l'année se terminant au 30 Juin 1906, ressortissaient à $5,563,100. Ces recettes indiquaient un surplus de $1,911,300, et une augmentation sur l'année précédente de $650,000.

Toutes ces nouvelles voies ferrées sont les agents nouveaux d'une prospérité dont elles sont nées. Si vaste, pourtant, est le pays qu'elles sont appelées à desservir, si abon-

dantes sont ses ressources, que les opérations des unes ne sauraient nuire à celles des autres.

Sous l'effet de cette concurrence dans la construction des voies ferrées, le pays tout entier, mais en particulier le Nord-Ouest, se développe avec une rapidité qui tient du prodige.

Nous aurons l'occasion d'étudier de près ce développement au fur et à mesure que nous avançerons dans cette étude ; nous désirons, pourtant, attirer l'attention sur la phase la plus importante de ce développement : celle du peuplement,

Un recensement terminé tout derniérement donne pour la population urbaine seule des trois provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, les résultats suivants.

Dans le Manitoba, 16 centres urbains qui avaient, en 1901, une population totale de 64,918 âmes, en possèdent, actuellement, 124,947. Cette augmentation dépasse, en cinq ans, 100%

Dans la Saskatchewan, 13 centres dont la population totale était, en 1901, de 6,940 âmes, voient ce chiffre s'élever aujourd'hui, à 22,142, soit un augmentation de plus de 250% en cinq ans.

Dans l'Alberta, enfin, 14 centres ont, d'après le dernier recensement, une population de 37,025 âmes, qui n'en possédaient, en 1901, que 13,715, soit une augmentation de plus de 180%.

La population totale des trois provinces, qui était, en 1901, de 466,860 âmes, atteint, aujourd'hui, 800,000 âmes.

Nous complèterons ces renseignements par quelques renseignements concernant l'immigration générale au Canada.

Le chiffre total des immigrants arrivés au Canada dans l'année se terminant au 30 Juin 1906, s'élevait à 189,064 ; ce chiffre dépassait de 42,798 unités celui de l'année 1905.

En dix ans, de 1896 à 1906, le chiffre de l'immigration annuelle a augmenté de ONZE CENT POUR CENT.

L'activité dans la construction des chemins de fer ne se confine pas seulement aux provinces de l'ouest ; elle est générale d'un bout à l'autre de la province.

On estime qu'actuellement, sur toute l'étendue de l'Amérique du Nord, vingt cinq mille milles de voies nonvelles, comportant une dépense de $750,000,000., sont en construction ou à l'état de projet. La part du

Canada dans ce total, est estimée à neuf mille milles. Il est intéressant de remarquer que dans ce colossal développement en perspective, le Canada, malgré sa modeste population de six millions d'âmes, y figure pour plus d'un tiers.

Nous avons dit que la quatrième phase de développement des chemins de fer canadiens s'ouvrirait avec l'inauguration, en 1907-1908, du "National Transcontinental Railway." Avant d'aborder cette partie de notre étude, il convient de résumer les progrès accomplis par les chemins de fer, au Canada, depuis l'année 1880.

Le dernier rapport officiel publié par le Ministre des chemins de fer de la Puissance est daté du 30 juin 1905. Nous regrettons que celui du 30 juin 1906 ne soit pas encore imprimé.

Au 30 juin 1905, la Puissance possédait 20,601 milles de voies ferrées à vapeur. Ce chiffre indique une augmentation sur 1880, de 250%.(1)

(1) Les rapports officiels pour l'année se terminaut au 30 juin 1906, paraissent au moment ou nous mettons sous presse. De ces rapports, nous extrayons les chiffres intéressants suivants : Au cours de l'année fiscale qut vient de se terminer.1,031 milles de voies nouvelles ont été livrées à la circulation ; l,ensemble des recettes brutes a dépassé celui de l'exercice 1906 de $18,855,-666 ; l'accroissement dans le nombre de voyageurs et de tonnes de fret transportés a été respectivement, d'une année à l'autre, de 2,701,059 et 7,072,756.

Le chiffre des voyageurs et le nombre de tonnes de fret transportés dans cette même année 1905, furent respectivement, de VINGT CINQ et CINQUANTE MILLIONS en faisant abstraction des fractions de millions. Ces chiffres indiquent un augmentation, sur ceux de 1880, de TROIS CENTS p.c., pour les voyageurs, de QUATRE CENTS p.c. pour le fret.

Les recettes brutes, dans cette même année, dépassaient celles de 1880 de $82,-906,199, indiquant une augmentation, en vingt cinq ans de QUATRE CENTS p.c. Les recettes nettes l'emportaient sur celles de 1880 de $19,769,000, soit une augmentation de TROIS CENTS p.c.

Les chiffres que nous venons de citer sont d'autant plus remarquables que la population, de 1880 à 1905, n'a augmenté, dans son ensemble, que de 25 p.c.

Au 30 juin 1905, le total du capital engagé dans les chemins de fer canadiens à vapeur, s'élevait, en faisant abstraction des fractions de millions, à UN MILLIARD DEUX CENT QUARENTE CINQ MILLIONS de dollars. Ce capital provenait des sources suivantes :

Actions ordinaires......................370,000,000

Actions de préférence.................155,000,000
Dette obligataire................. ......465,000,000
Subsides du Gouvernement fédéral 188,000,000
Subsides des Gouvernements provinciaux.......................... 40,000,000
Subsides des Municipalités......... 17,000,000
Capital de sources diverses........ 10,000,000

Il n'est pas sans intérêt de signaler qu'au Canada, tous les litiges qui peuvent s'élever entre les compagnies de chemin de fer ou entre celles-ci et le public représenté, soit par les gouvernements provinciaux, soit par les municipalités soit par des individus sont déférés à une commission composée de trois membres nommés par le Gouverneur en Conseil. Les décisions de ces commissaires sont finales à l'exception de celles qui soulèvent des points de droit. Celles-ci peuvent être portées, par la partie intéressée, devant la cour Suprême du Canada. Le Gouverneur Général en Conseil peut, également, user de son droit discrétionnaire.

## QUATRIÈME PHASE.

### Le Transcontinental Canadien.

Le 30 juillet 1903 le premier ministre de la Puissance, Sir Wilfrid Laurier, présentait à la Chambre de Communes le projet de loi pourvoyant à la construction d'un chemin de fer transcontinental national.

Le discours prononcé en cette occasion par le chef du Gouvernement demeurera comme l'un des exposés les plus lumineux de politique économique qui aient été prononcés au Parlement Canadien depuis la Confédération. Tout vibrant d'un patriotisme sûr de lui-même et de celui de la nation à laquelle il s'adressait, ce discours, â la fois sobre, claire et ferme, produisit un effet considérable.

Nous avons pensé qu'il serait plus naturel de baser cette partie de notre étude sur les paroles mêmes de l'Honorable Premier Ministre.

Il nous eût été difficile, au surplus, d'exposer avec plus de clarté les motifs d'intérêt national qui guidérent le chef du gouvernement dans sa détermination de mener à bonne fin la patriotique entreprise dont il fut le réel promoteur.

"Monsieur l'Orateur," dit le Premier Ministre, au début de son discours, " il est " peut-être bon que je réponde, tout d'abord, " à une question............Pourquoi cette nou- " velle entreprise, dit-on ? Pourquoi cette " dépense ?............Pourquoi ? parce que nous " avons la certitude absolue de répondre par là à un sentiment latent mais profondément " ancré dans l'esprit et encore plus dans le " coeur de tout canadien : c'est qu'au point " de vue national comme au point de vue " commercial il est devenu nécessaire de con- " struire un chemin de fer qui s'étende de " l'Atlantique au Pacifique et *dont chaque* " *pouce repose sur le sol canadien*........à ceux " qui trouvent à redire à la construction " immédiate de ce chemin et qui sont d'avis " qu'il faudrait attendre et remettre à plus " tard ; qu'il faudrait s'arréter et refléchir, " qu'il me suffise de répondre que ce n'est " pas le moment de délibérer mais d'agir...... " ............nous ne saurions différer parce que " l'heure ne souffre pas de retard et qu'à " cette époque de merveilleux développement " le temps perdu l'est doublement ; nous ne " saurions différer parce qu'il s'opère déjà " dans les conditions de notre vie nationale " une transformation qu'il serait insensé

" d'ignorer et criminel de dédaigner,............
" ............Notre devoir le voilà, il nous commande, il nous presse ; ce n'est pas demain, " c'est aujourd'hui, à cette heure, à l'instant " qu'il faut agir ; plaise à Dieu qu'il ne soit " pas déjà trop tard, que notre traffic n'ait " pas profité du temps perdu et pris d'autres " voies ; qu'un concurrent toujours en éveil " n'ait pas profité du temps que nous passons à délibérer pour s'emparer du traffic " qui devrait plutôt revenir à ceux qui reconnaissent le Canada comme leur pays " natal ou leur pays d'adoption,..................
" ......................nous posons en principe *qu'il " sera construit un chemin de fer canadien " qui aboutira à un port canadien sans avoir " dépassé la frontière sur quelque point que " ce soit de son parcours.*

" Nous ajoutons que ce chemin de fer est " indispensable à la liberté de notre commerce,............Quelle est la situation, en " effet, depuis qu'il y a des chemins de fer " dans ce pays ; c'est au bon vouloir des " américains que nous avons dû de pouvoir " transiter nos marchandises à travers leurs " territoires. Les autorités américaines nous " ont accordé cette faveur ; elles nous ont " permis de faire passer nos importations et

" nos exportations par les ports des Etats-
" Unis sans payer de redevances ni de droits
" douaniers. Cependant nos amis de la
" gauche (l'opposition) savent que ce privi-
" lège ne tient qu'à un fil comme l'épée de
" Damoclés, ils n'ignorent pas qu'on nous a
" ménacés de l'abolir pour obtenir des con-
" cessions de notre part.......Je me permettrai
" de faire observer que si nous avons eu re-
" cours aux ports des Etats-Unis cė n'est pas
" parce que nos propres ports sont pris dans
" les glaces cinq mois de l'année,......Chacun
" sait qu'ils sont aussi libres en hiver que
" les ports américains,............Si nous nous
" sommes prévalus du privilège de transit
" ce n'est pas parce que la glace ferme l'en-
" trée de nos ports, mais seulement parce
" que ceux-ci ne sont pas reliés à l'intérieur
" par des chemins de fer. En présence de
" cette situation, est-ce que le Parlement et
" la population du Canada ne feront pas
" preuve de virilité et ne nous mettront pas
" en mesure de rendre les ports canadiens
" accessibles, en toutes saisons de l'année, de
" Janvier en Décembre, non seulement par
" une voie ferrée mais par deux ou plus et
" de dire aux américains nos voisins : abo-
" lissez quand il vous plaira le privilège de

" transit ; nous sommes, aujourd'hui, indé-
" pendants au point de vue commercial....."

Nous avons signalé, au début de cette étude, la situation anormale dans laquelle le traité Ashburton-Webster, de 1842, avait placé le Canada vis à vis des Etats-Unis.

Rappelons que ce traité, en attribuant à l'état du Maine une étendue considérable de territoires, géographiquement et historiquement canadiens, séparait virtuellement le futur Dominion en deux tronçons et concédait aux américains le contrôle absolu, du moins pendant une partie considérable de l'année, de son commerce extérieur.

Un coup d'œil jeté sur une carte canadienne permettra de saisir immédiatement l'état de complète dépendance dans lequel ce traité avait placé le pays vis à vis des Etats-Unis.

Trois lignes relient actuellement Montréal, métropole commerciale du Canada, avec les ports de l'Atlantique: l'"Intercolonial," le "Grand Trunk Railway" ; le "Canadian Pacific Railway".

L'"Intercolonial", ligne de l'Etat, atteint les ports canadiens d'Halifax et de St Jean du Nouveau Brunswick sans sortir, il est vrai, du territoire canadien, mais après avoir

décrit un circuit d'environ 790 milles. Cette immense artère est de valeur presque nulle pour le commerce extérieur et n'est, à proprement parler, qu'une immense ligne d'intérêt local.

Les statistiques recueillies par le gouvernement fédéral établissent ce fait.

Le dernier rapport du ministre des chemins de fer indique que sur le chiffre total des passagers transportés en 1905 sur la ligne, soit 2.810.960, 221.032 seulement avaient fait le voyage complet d'un bout à l'autre de la ligne. En ce qui concerne le fret, les chiffres du rapport sont encore plus significatifs. Sur un total de 2.782.257 tonnes transportées au cours de la même année, 2.119.528, provenaient du commerce local.

Depuis 1853, le terminus commercial d'hiver du "Grand Trunk Railway" est Portland, dans l'état du Maine.

La distance de Montréal à Portland, est de 298 milles. De cette distance, la moitié, soit 149 milles, se trouve en territoire américain.

Par la ligne du "Canadian Pacific Railway", le port de St Jean du Nouveau Brunswick, terminus d'hiver de cette ligne, ne se trouve qu'à 482 milles de Montréal.

Mais cette route, qui offre le très grand avantage, au point de vue national, de diriger le traffic canadien vers un port canadien par une voie plus courte de 308 milles que celle de l'"Intercolonial", a 287 milles de son parcours dans l'état du Maine et, par conséquent, à la merci du bon vouloir américain.

Que le commerce canadien d'exportation et d'importation puisse, à un moment donné,avoir à souffrir d'un accès de mauvaise humeur du Congrés américain, le passé est là, malheureusement, qui ne laisse place à aucune illusion sur ce point. En l'état actuel, une administration mal disposée envers la Puissance pourrait décreter le rappel pur et simple du privilège de transit, ou imposer des droits prohibitifs sur les marchandises à destination du Canada, à leur entrée ou à leur sortie du territoire américain.

Voici dans quels termes, à la fois clairs et énergiques, s'exprimait sur ce sujet, dans son discours du 30 Juillet, le Premier Ministre : "........... Que dira-t-on quand j'aurai cité " certains messages de présidents des Etats-" Unis et des rapports du Sénat américain ? " Au mois d'Août 1888, le président Cleve-" land, dans un message au Congrès, s'ex-" primait ainsi : "*Le privilège qu'a le Ca-*

" *nada de transiter ses exportations et ses*
" *importations par notre territoire jusqu'à*
" *nos ports, bien que très important en lui-*
" *meme, sera mieux apprécié si l'on considère*
" *que, pendant une grande partie de l'année,*
" *le fleuve St Laurent, l'artère naturelle par*
" *ou le commerce étranger prend contact avec*
" *le Canada, est emprisonné dans les glaces.*
" *Depuis six ans, le chiffre des importations*
" *et des exportations des provinces anglaises*
" *du Canada, transportées à travers notre*
" *pays, à la faveur des privilèges que nous*
" *lui conférons, s'est élevé à environ*
" $270.000.000. *Ces importations et expor-*
" *tations comprenaient presqu'exclusivement*
" *des marchandises imposables sous l'empire*
" *de notre tarif dont la plupart étaient échan-*
" *gées entre la Grande Bretagne et ses colo-*
" *nies d'Amérique après avoir été apportées*
" *ou prises dans nos ports par nos propres*
" *vaisseaux. Le traité conclu par notre gou-*
" *vernement était conforme aux lois qui étaient*
" *alors en vigueur et qui le sont encore dans*
" *notre pays. Je vous recommande d'adopter*
" *immédiatement des lois autorisant l'exécutif*
" *à suspendre par proclamation l'application*
" *de tous les réglements permettant de trans-*
" *porter, en transit, au Canada, par les*

" *chemins de fer américains, des effets ou*
" *marchandises.*"

"Tel était," continue Sir Wilfrid Laurier, " le langage péremptoire dont se servait le " président des Etats-Unis...... Il agissait " ainsi parce que le gouvernement et la po- " pulation du Canada ne voulaient pas con- " sentir à l'abolition de la convention de " 1818, concernant les pêcheries................ " Mais ce n'est pas tout. Quelques années " plus tard, en 1892, pendant la session du " Congrès, la "Inter-State Commerce Commis- " sion " présenta aussi au Sénat un rapport " qui traitait également du transit........... " A cette époque, les voies ferrées américaines " voulaient jouir chez nous de privilèges que " nous ne consentions pas à leur donner. " Parce que nous ne voulions pas, pour des " fins de transport, annexer notre territoire " à celui des Etats-Unis, on nous menaça, de " nouveau, d'abolir le privilège de transit. " Voici quelles étaient les conclusions du " rapport présenté par la Commission au " Sénat et que je viens de mentionner :
" *A ces causes, la commission recommande,*
" *soit d'établir un système de permis qui s'ap-*
" *pliquerait aux chemins de fer canadiens cir-*
" *culant aux Etats-Unis, soit d'adopter un*

“ *autre plan qui, sans nuire au commerce du* “ *pays en général, mettrait les voies ferrées* “ *américaines en état de lutter sur un pied* “ *d'égalité avec celles du Canada. De l'avis de* “ *la commission, de telles mesures, outre* “ *qu'elles favoriseraient les chemins de fer* “ *américains, principalement les voies trans-* “ *continentales, serviraient les intérêts du* “ *commerce américain et assurerait la prospé-* “ *rité générale de la nation.*

“ Ce n'est pas encore tout. Dans son “ message du mois de Novembre 1893, “ adressé au Congrés, le Président Harrison “ disait :

“ *Les lois concernant le transport des* “ *marchandises entre les Etats-Unis et les pos-* “ *sessions anglaises devraient être révisées.....,* “ *Si nous persistons à contrôler nos propres* “ *tarifs et à exiger qu'ils soient justes et égaux* “ *sur tous les chemins de fer des Etats-Unis,* “ *en toute justice nous ne pouvons pas, en* “ *même temps, mettre ces avantages extraor-* “ *dinaires à la disposition des voies ferrées* “ *canadiennes, qui sont libres d'abaisser les* “ *tarifs et d'accorder des taux de faveur, pra-* “ *tiques que nous blâmons et que nous punis-* “ *sons lorsque nos propres chemins de fer s'y* “ *livrent. Je vous expose ces considérations* “ *dans l'espérance qu'elles vous porteront à*

" *réviser les lois et à les rendre plus sages si* " *non plus équitables.*

Puis Sir Wilfrid Laurier ajoute : " Nous " avons, jusqu'ici, échappé au peril qui nous " a menacé à différentes reprises....... Pour- " tant, nous sommes constamment exposés à " nous voir enlever le privilège dont nous " avons joui jusqu'ici. Le seul moyen d'en- " 'visager de sang froid une semblable éven- " tualité, c'est de nous y préparer, de posséder " sur notre propre territoire toutes les res- " sources qui nous permettront d'avoir " accès aux ports canadiens. Aujourd'hui, " nous entretenons des relations amicales " avec nos voisins. Nous n'avons jamais été " en meilleurs termes et je souhaite que nos " rapports soient toujours aussi aimables. " Quant à moi—je n'en ai jamais fait un " mystère—j'ai la plus profonde admiration " pour la nation américaine....... Cependant, " depuis l'époque encore rapprochée ou j'ai " eu l'honneur et l'heureux sort d'être placé " par le peuple au timon des affaires j'ai " constaté que le moyen le plus sûr et le " plus efficace de conserver l'amitié de nos " voisins c'est d'être *entièrement indépendants* " *d'eux.*

" Voilà pourquoi nous demandons au

" parlement de ratifier le projet que je viens
" d'exposer et dont l'exécution doit signifier
" que ce nouveau chemin transcontinental
" n'aura pas d'autres termini que nos pro-
" pres ports et que, pour y atteindre, *il*
" *passera entièrement sur le territoire cana-*
" *dien.*"

Nous avons tenu à donner une large place aux paroles de l'Honorable Premier Ministre parce qu'elles indiquent une orientation nouvelle de la politique économique du Dominion. Cette politique, qui a pour but d'affranchir de plus en plus le commerce canadien, à l'exportation et à l'importation, de la tutelle américaine, n'est peut-être pas appréciée à sa valeur réelle en Angleterre. Elle aura pour premier effet, pourtant, d'assurer au commerce britannique une plus grande stabilité dans ses relations avec le Canada, et de lui ouvrir des marchés nouveaux. Elle pourvoit enfin, à la construction d'une seconde ligne directe, en territoire britannique, vers l'Extrême Orient, route dont la métropole sera redevable, comme de la première, à l'énergie du peuple canadien.

La ligne mère du "National Transcontinental Railway" a une longueur totale de 3,600 milles.

Elle a pour point de départ, Moncton, dans la province du Nouveau Brunswick. Cette ville, située sur "l'Intercolonial", se trouve à 183 milles d'Halifax, et à 89 de St Jean. Elle est reliée à ces deux ports par la grande ligne de l'Etat. De Moncton, la voie se dirige sur Québec après avoir traversé en biais la province du Nouveau Brunswick et les comtés de la province de Québec situés au sud du St Laurent. Le pont sur lequel la voie ferrée franchira le fleuve se construit à cinq milles en amont de la vieille cité canadienne-française. Ce pont, dans ses dimensions générales, sera le "cantilliver" le plus considérable actuellement construit. L'élévation de son tablier au-dessus des plus hautes marées, est, sur une étendue de 1800 pieds de 150 pieds. Le pont, avec ses approches, de part et d'autre de l'arche centrale, a une longueur totale de 3240 pieds. Ce travail colossal sera terminé vers le milieu de 1908.

De Québec, le "National Transcontinental Railway", piquera, par une ligne presque droite et à pente très faible, sur Winnipeg, en passant au sud de l'Abitibi et au nord du Népigon. Cette partie de la ligne, de Moncton à Winnipeg, prend le nom de Division

de l'Est. Sa longueur sera de 1800 milles.

Sur tout son parcours, mais surtout dans le nord des provinces de Québec et d'Ontario, cette partie du "National Transcontinental Railway" traversera d'immenses territoires dont tous les explorateurs envoyés, soit par le gouvernement fédéral, soit par les gouvernements provinciaux, s'accordent à vanter la fertilité, l'importance des richesses minérales, l'abondance du bois de pulpe et le grand avenir industriel réservé au pays du fait des pouvoirs d'eau disséminés avec la plus extrême abondance sur toute son étendue.

Dans cette région, plus vaste que la France, et actuellement vierge de tout défrichements, la colonisation sera attirée, une fois la ligne terminée, par des avantages équivalents à ceux qu'offre, depuis vingt ans, le Nord-Ouest, à l'immigration.

Dans son grand discours du 30 Juillet 1903, Sir Wilfrid Laurier se porte garant de l'avenir de cette partie du pays dans les termes suivants : "...........Il est prouvé," dit l'Honorable Premier Ministre, " que la ré-
" gion entre Winnipeg et Québec est une
" zone d'argile fertile, riche en bonnes terres,
" en bois, en forces hydrauliques et qui
" offre toutes les ressources d'un beau

" pays agricole et industriel. Il y a quel-
" ques semaines à peine, un journal qui fait
" autorité en matière de commerce de bois, le
" "Lumberman" de Chicago, affirmait que
" cette région est destinée à fournir de quoi
" alimenter l'industrie de la pâte de bois et
" de papier du monde entier."

Résumant tous les rapports des commissions envoyées sur les lieux, nous pouvons certifier que, dans la province de Québec, la ligne en construction traverse, sur une étendue de 375 milles, un pays propre à l'agriculture sous toutes ses formes : culture des céréales, industrie de l'élevage. Dans la région nord de la province d'Ontario, que le chemin traverse dans toute sa largeur, et plus particulièrement dans les districts du Nipissingue, de l'Algoma, de la baie du Tonnerre, 16,000,000 d'acres de terres très fertiles ont été arpentés. Dans cette région seule, on estime à 300,000,000 le nombre de cordes de bois d'épinette et d'autres essences propres à faire de la pulpe. En outre de ces terrains déjà arpentés, le chemin de fer traverse des sections considérables de territoires simplement explorés dont le sol est d'une qualité supérieure et qui s'ouvriront à la

culture au fur et à mesure que le pays se développera.

Un autre fait important établi par les explorations, et sur lequel l'Honorable Premier Ministre attire l'attention d'une façon toute spéciale dans son discours, c'est que le climat, dans toute cette région septentrionale, n'offre aucun obstacle à la colonisation.

Les renseignements obtenus, remarque Sir Wilfrid Laurier, dissipent complètement la fausse impression qui règne au sujet de la sévérité toute arctique de ses hivers et de la briéveté de ses étés qui ne permettraient pas aux grains et aux plantes de venir à maturité, l'absence de gelées d'été, et la culture de tous les légumes ordinaires, aux postes des agents de la Compagnie de la Baie d'Huson, devraient suffire à désabuser le public.

Le 50me degré de latitude passe par le centre de la zone des terres arables de cette partie du pays, et le climat ne diffère guère de celui de la province du Manitoba, située sur le même parallèle.

Les régions nouvelles jouissent même d'un avantage très appréciable, c'est que l'hiver y est tempéré par les grandes forêts d'épinettes et l'abondance des cours d'eau.

Nous avons remarqué, au début de cette

partie de notre étude, que, de Québec, le nouveau Transcontinental s'enfonçait dans des régions nouvelles, dans la direction du nord-ouest et par le chemin le plus direct qu'aient pu localiser les ingénieurs. Pour se conformer au but que s'était proposé le gouvernement, il ne pouvait en être autrement et il fallait, de toute nécessité, dans la détermination du tracé, laisser bien loin vers le sud les grands centres commerciaux et industriels canadiens. Afin de remédier à cette situation voulue, trois embranchements principaux, sans mentionner ici ceux de moindre importance,[1] relieront la ligne mère de la Division de l'Est à Montréal, Toronto, Fort-William et Port-Arthur. La longueur de ces embranchements sera, en moyenne, de 240 milles. Par ces embranchements, le "National Transcontinental Railway" se trouvera en communication directe, d'une part, avec tout le réseau ferré du "Grand Trunk", de l'autre, avec la tête de ligne canadienne de la navigation des grands lacs.

De Winnipeg à l'Océan Pacifique, la ligne prend le nom de Division de l'Ouest. Elle se partage, pour les fins de construction, en deux sections. La section de la prairie s'é-

(1) Qui seront au nombre de vingt dès le début des opérations.

tend de la capitale de la province du Manitoba, aux pieds des Montagnes Rocheuses. Son étendue est de 1100 milles. Après avoir, de Winnipeg, piqué droit vers l'ouest, jusqu'au environs de Brandon, la ligne s'infléchit, peu à peu, vers le nord, puis se dirige, par une ligne directe, sur Edmonton, capitale de la province de l'Alberta.

La section de la montagne, de 700 milles de longueur, après avoir traversé les fertiles territoires qui s'étendent à l'ouest d'Edmonton jusqu'aux premiers versants des Montagnes Rocheuses, franchit celles-ci à 256 milles à l'ouest d'Edmonton, à travers la "Yellow Head Pass", à une altitude de 3,708.

Nous avons donné un aperçu général de la valeur des territoires que traverserait la Division Est du "National Transcontinental Railway"; les régions parcourues par la ligne entre Winnipeg et Edmonton, sont trop connues pour que nous ayons à appuyer, de nouveau, sur leur valeur. Mais ce que l'on ignore trop généralement dans les centres européens ou la fertilité du nord-ouest canadien attire l'attention du capital aussi bien d'ailleurs qu'en certains milieux au Canada, c'est que l'immense territoire, à l'ouest d'Ed-

monton, plus étendu que deux fois le Manitoba, arrosé par les rivières Athabaska, Pembina, des Pins, de la Paix avec tous ses tributaires, est un pays à blé qui ne le cède en rien aux régions qui ont pour centres Brandon ou Régina. Ici encore, fidèle au plan que nous nous sommes tracé, nous ferons, de nouveau, appel aux déclarations du Premier Ministre à ce sujet.

" Il n'est pas sans intérêt," dit Sir Wilfrid Laurier, dans son discours du 30 Juillet 1903, " d'étudier le développement de la " zone productrice du blé sur ce continent, à " dater du commencement du dix-neuvième " siècle. La culture du blé commença sur les " bords du St Laurent ; de là elle s'etendit " à l'état de New York, puis s'im- " planta dans la région arrosée par la " rivière Ohio. Enfin, elle atteignit les Illi- " nois, le Minnesota, les Dakota, puis le " Manitoba et les territoires du Nord Ouest. " La zone de culture du blé s'avance rapide- " ment vers la rivière Saskatchewan............ " Puis, quand le Manitoba et les territoires " arrosés par la Rivière Rouge et la Sas- " katchewan, seront épuisés et que la cultu- " re mixte s'y sera généralisée, les vallées de " la Paix et de la Rivières aux Pins devien-

“ dront, à leur tour, les principaux centres
“ de la production du blé.”

Tout dernièrement, le professeur John Macoun, depuis quarante ans botaniste en chef du gouvernement fédéral, et dont les travaux sur le Nord Ouest font autorité, déclarait devant la commission de l'agriculture à Ottawa, que, dans son opinion, le blé pouvait se cultiver jusqu'au 62me degré de latitude nord. Des terres admirablement adaptées à cette culture, ajoutait-il, se rencontrent tout le long de la ligne de chemin de fer projetée entre Prince Albert, dans la Saskatchewan, et Fort Churchill, à l'embouchure de la rivière de ce nom, sur la Baie d'Hudson.

Ajoutons, à titre de curiosité, que le 22 février dernier, le docteur Thompson, député de la circonspection du Yukon, aux Communes, déposait sur le bureau de la Chambre un échantillon de blé, récolté dans la vallée du Yukon. Ce blé avait été reconnu par des experts comme d'une qualité identique à celle de ce produit dans le Nord-Ouest.

La compagnie du “Grand Trunk Pacific”, à la suite de longues et consciencieuses études, a abandonné son premier projet d'établir à Fort Simpson le point terminus de sa

ligne sur l'océan Pacifique. Elle a arrêté son choix sur un point de la côte un peu plus au nord, à moitiè chemin entre l'embouchure de la rivière Skeena et le canal de Portland. Ce nouveau site a reçu le nom de "Prince Rupert" en mémoire du fondateur de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Prince Rupert présente des avantages considérables et supérieurs, disent les hommes du métier, à ceux, pourtant si remarquables, de Vancouver, tête de ligne du "Canadian Pacific Railway" sur le Pacifique. Le port naturel, sur les futurs quais duquel viendront aboutir les rails de la grande voie ferrée nationale, a 16 milles de largeur ; sa profondeur moyenne est de 150 pieds. Son entrée, droite, très large, de profondeur égale dans toute sa largeur, communique avec la haute mer par la passe de Dixon située entre les îles du Prince de Galles et de la Reine Charlotte. L'axe de cette passe se confond avec celui de l'entrée du port.

Le gouvernement fédéral se réserve la construction de la Division Est (Moncton-Winnipeg), à l'exception des trois grands embranchements dont nous avons parlé. Ceux-ci seront construits aux frais de la compagnie du "Grand Trunk Pacific", ainsi

d'ailleurs que tous les embranchements secondaires.

La Division Est, une fois terminée, sera louée par le gouvernement, pour une période de cinquante ans, à la compagnie du "Grand Trunk Pacific" à des conditions que nous mentionnerons plus loin. La construction est placée sous le contrôle de quatre commissaires nommés par le gouvernement fédéral.

Les deux sections de la Division Ouest, de Winnipeg au Pacifique, sont construites par la compagnie du "Grand Trunk Pacific". Cette compagnie, incorporée par un acte du parlement Fédéral, en 1903, n'est pas autre réalité, pour toutes fins pratiques, que celle du "Grand Trunk Railway".

Le capital du "Grand Trunk Pacific" est fixé à $45.000.000. Vingt millions vont être émis à titre privilégié et la compagnie du "Grand Trunk Railway" doit souscrire elle-même, les vingt-cinq millions d'actions ordinaires. La majorité de ces actions devra faire partie du portefeuille de la compagnie tant que celle-ci sera financièrement liée au gouvernement fédéral.

Les conditions auxquelles le gouvernement louera la Division de l'Est au "Grand Trunk Pacific" sont les suivantes :

Pendant les sept premières années de la location, les obligations de la compagnie se réduiront à pourvoir aux frais généraux d'entretien et de service de la ligne. Pendant les quarante trois années subséquentes du bail, la compagnie devra, de plus, payer à titre de rente, au gouvernement, une somme égale à 3% du coût de la construction de la ligne. Cette rente, pourtant, ne deviendra exigible qu'à partir de la onzième année de la location. Dans ce cas, les trois années de rentes non payées seront capitalisées et ajoutées au capital initial. À l'expiration du bail de cinquante ans, et dans le cas ou le gouvernement n'entreprendrait pas l'exploitation de la ligne pour son compte, la compagnie aura le droit de relouer celle-ci pour un nouveau terme de cinquante ans. Dans l'éventualité de l'exploitation par l'Etat, celui-ci accordera un droit de parcours dont les conditions seront réglées par le gouver nement et la compagnie conjointement.

La Division de l'Ouest est, comme nous l'avons déjà dit, construite par la Cie du "Grand Trunk Pacific" elle-même. L'appui financier donné par le gouvernement à cette partie du chemin prend la forme d'une garantie, pendant une période de cinquante

ans, du capital et de l'intérêt d'une émission d'obligations portant premiére hypothèque sur tout l'actif de la compagnie. Cette garantie, toutefois, est limitée à une somme dont la totalité ne devra pas représenter plus de $13.000 par mille construit sur la ligne mère de la section de la Prairie plus les trois quart du coût de construction de la section de la Montagne.

La Cie du "Grand Trunk Railway" devra pourvoir au complément du coût de construction de la Division Ouest du nouveau Transcontinental, ainsi qu'à l'acquisition du matériel de la ligne entière.

Nous n'avons pas à entrer ici dans le détail dcs conditions générales qui gouvernent les conventions passées entre l'Etat, la Cie du "Grand Trunk Pacific" et celle du "Grand Trunk Railway" pour assurer l'exécution des engagements pris de part et d'autre. Ces conventions garantissent de la façon la plus complète les intérêts du pays et sauvegardent absolument ceux des actionnaires et des obligataires de la Cie du "Grand Trunk Pacific".

On s'est, parfois, demandé, en certains milieux politiques et financiers, à quel mobile avait obéi le gouvernement fédéral en pre-

nant à sa charge la construction de la Division Est, de Moncton à Winnipeg, du "National Transcontinental Railway".

C'est encore au Premier Ministre de la Puissance, que nous allons demander une réponse à cette question.

Dans le discours du 30 Juillet 1903, Sir Wilfrid Laurier s'exprimait ainsi : "....... Le
" public sait déjà que la ligne que nous nous
" proposons de construire doit se diviser en
" deux parties. La première sera construite
" par l'Etat; l'autre sera construite et exploi-
" tée par une compagnie qui en sera proprié-
" taire. Je sais que ce projet a déjà été très cri-
" tiqué. On nous reproche de garder pour nous
" la partie improductive......Pourquoi donc le
" gouvernement a-t-il voulu se réserver cette
" partie du chemin de fer ? pourquoi n'en a
" t'il pas confié l'entreprise à la compagnie
" qui doit construire l'autre section ? ma ré-
" ponse est celle-ci: La Division de l'Est devant
" servir de débouché à la division productive
" de l'Ouest, nous avons jugé utile de nous en
" réserver la maitrise afin de pouvoir regle-
" menter le traffic qui y circulera. La section
" des prairies, on le sait, regorgera de traffic,
" et le mouvement des affaires y sera très ac-
" tif........Nous voulons que cette partie de la

" ligne que nous construisons, demeure sous
" notre contrôle, afin que toutes les lignes qui
" se construiront dans l'avenir et qui n'auront
" pu se procurer de débouchés indépendants
" dans l'Est, puissent bénéficier de notre che-
" min et que le peuple canadien ne soit pas
" obligé d'en construire une autre dans ces ré-
" gions............Nous entendons que cette nou-
" velle ligne soit une grande route accessible à
" tous les autres chemins de fer qui voudront
" s'en servir. C'est pour cela que nous avons
" fait inscrire au contrat intervenu entre le
" gouvernement et la Cie du "Grand Trunk
" Pacific" certaines clauses spéciales grâce aux-
" quelles et moyennant des taux fixés en der-
" nier ressort par le gouvernement, un train
" de "l'Intercolonial", par exemple, pourra se
" rendre directeme ntde St Jean ou d'Halifax
" aux côtes du Pacifique et, reciproquement,
" un train, soit du "Great Northern soit du
" "Canadian Northern" se diriger sur les
" provinces maritimes. De ce côté, encore,
" nous avons pris toutes les précautions pos-
" sibles, et je suis fermement convaincu que
" les stipulations de cette clause donneront
" pleine satisfaction au peuple canadien".

A ceux, enfin, qui faisaient un grief au gouvernement de ne pas construire et ex-

ploiter à ses propres frais la ligne entière, de Moncton au Pacifique, Sir Wilfrid Laurier répondait : "............ Si nous avons décidé de
" confier la construction et l'exploitation de la
" ligne, de Winnipeg à l'océan Pacifique, à une
" compagnie, c'est que, à notre avis, dans la
" situation actuelle,et pendant un grand nom-
" bre d'années, peut-être pendant plusieurs
" générations, il serait impossible, en raison
" même de l'activité commerciale qui se
" développera dans cette section du pays, de
" faire une exploitation avantageuse de ce
" chemin de fer comme chemin de l'Etat.......
" Quand le "Grand Trunk Pacific" aura atteint
" les côtes du Pacifique, il faudra tout créer.
" Il faudra construire des quais,des magasins,
" des entrepôts, établir des élévateurs,exploi-
" ter des hôtels. Il sera nécessaire d'affréter
" des bateaux à vapeurs et de créer un traffic
" avec l'Extrême Orient. Est-il possible d'ad-
" mettre, qu'en de pareilles circonstances,l'E-
" tat puisse gérer avec avantage,une entre-
" prise aussi colossale? Peut-on supposer que
" cette administration,même si on la confiait
" à une commission responsable envers le Par-
" lement et obligée, par conséquent, de venir
" lui demander les différents crédits dont elle
" aurait besoin, possède cette elasticitê qui

“ est une des conditions essentielles à la “ bonne gestion d’un chemin de fer de ce genre? “ ...... ”

Au moment ou la question de l’exploitation par l’Etat des voies ferrées est une des questions économiques les plus vivement discutées en Europe et sur le continent américain, le discours de Sir Wilfrid Laurier s’impose à l’étude des hommes compétents de tous les pays. L’essai que tente le gouvernement fédéral et que nous venons de présenter dans la mesure nécessairement restreinte que comportait cette étude, parait offrir une solution pratique, du moins sur ce continent. Elle tente de concilier le devoir strict qu’a tout gouvernement de se réserver en dernier ressort, dans l’intérêt public, le contrôle des tarifs des grandes compagnies de transport, avec le respect des droits et priviléges inhérents aux œuvres de l’initiative privée.

Au début de cette étude, nous avons vu la compagnie du “ Grand Trunk Railway ” dotant de ses premiers chemins de fer les Provinces-Unies qui formaient, à cette époque, le Canada proprement dit. Les services rendus par cette compagnie, au cours de cette première phase du développement économique du Canada avaient été considérables.

Elle avaient stimulé son commerce intérieur et ouvert à ses produits des débouchés vers l'extérieur, en dépit de difficultés financières et matérielles que seule pouvait surmonter la persévérence toute britannique de ses directeurs. Ces services nous avaient toujours paru trop méconnus par le pays en général, et, faut-il le dire, par l'État lui-même. Est-il étonnant, dès lors, que nous considérions comme un acte de réelle justice et tout au crédit du gouvernement, le fait d'ouvrir à la compagnie du "Grand Trunk Railway" le Nord-Ouest canadien.

La Compagnie du "Grand Trunk Railway," reconnue par l'État en 1852, opérait au 31 décembre 1906, 3.521 milles de voies ferrées. Son terminus, à l'Ouest est Chicago, Nous savons que, depuis 1853, Portland, dans l'état du Maine, est son terminus Est. Le rayon d'action de la compagnie s'étend, dans la province de Québec, sur toute la rive sud du St. Laurent ; elle couvre de son réseau la presqu'île de l'Ontario, et atteint les centres industriels et commerciaux les plus considérables du nord des États-Unis: Détroit, Toledo, Buffalo, etc., etc.

Au 31 décembre 1906, la compagnie avait appliqué, au compte du capital, depuis

sa création, 350 millions de dollars à la construction et à l'amélioration de son réseau.

Les recettes brutes, pour les premiers six mois de l'exercice 1906, ont été de $15,108,-405. Les recettes nettes ressortissaient à $4-724,335. La somme appliquée au paiement des dividendes sur le capital initial, toutes les charges au compte du service des obligations acquittées, a été pour cet exercice de $1,571,-890.

Le "National Transcontinental Railway" achevé, le "Grand Trunk Ry" contrôlera plus de 8,000 milles de voies ferrées, en ne tenant compte que de la ligne mère du nouveau chemin de fer, de Moncton au Pacifique, et des trois grands raccordements dont nous avons fait mention.

A l'avantage d'ouvrir à son traffic une route vers le Pacifique, en prenant sa part de celui, si considérable déjà, du Nord-Ouest, le "Grand Trunk Railway" ajoutera celui de pénétrer le premier à l'intérieur des immenses régions qui s'étendent au nord des grands lacs, en arrière de la ligne mère du "Canadian Pacific Railway" et qui se déroulent jusqu'aux rivages de la Baie d'Hudson.

Dans ces régions nouvelles, dont les terri-

toires sont plus étendus que la France, la colonisation, répétons-le de nouveau, sera attirée par de avantages équivalents à ceux qu'offre le Nord-Ouest aujourd'hui.

Les vallées arrosées par les rivières Oregnal, Abbitibi, Mattagami, Missinabie, celle de la rivière Albany et de ses tributaires la Kenogami et l'Ogoké devront se peupler d'autant plus rapidement, une fois la voie ferrée terminée, qu'en plus de leurs terres arables, elles offrent à l'industrie des avantages de tout premier ordre, par l'étendue de leurs ressources forestières et minières et l'abondance des pouvoirs d'eau répendus sur toute l'étendue du pays.

Il ne faut pas perdre de vue, enfin, que les territoires arrosés par les cours d'eau que nous venons de nommer, cours d'eau dont la longueur varie entre 250 et 300 milles et la largeur entre 200 et 400 mètres, trouveront un écoulement naturel de leurs produits, par la route de la Baie d'Hudson dont nous aurons l'occasion de parler.

Il ne nous reste plus, pour terminer cet exposé de l'oeuvre si considérable du "National Transcontinental Railway," qu'à signaler deux clauses du contrat passé entre

le gouvernement fédéral et la Compagnie du " Grand Trunk Pacific."

L'une de ces clauses, le 39me, stipule que l'échelle des tarifs sur la nouvelle ligne sera contrôlée par le gouvernement.

Par la clause 42me, le gouvernement fédéral déclare n'accorder l'aide financière à la Cie du " Grand Trunk Pacific " que dans le but d'encourager le développement du commerce canadien et le transport des marchandises par voies canadiennes à l'exclusion de toutes autres routes. La Compagnie du "Grand Trunk Pacific," de son côté, accepte l'aide à ces conditions et convient que tout le fret pris sur la ligne du chemin de fer ou de ces embranchements sera transporté par territoire canadien à desports canadiens......

Afin de rendre effective cette dernière clause du contrat, celui-ci stipule que la compagnie devra établir sur les océans Atlantique et Pacifique, un service de bateaux à vapeur outillés de façon à pouvoir répondre à toutes les exigences de la ligne nationale. Il sera, de plus, absolument interdit à la compagnie, sous prétexte d'insuffisance de moyens de transport, de détourner ou de tolérer que l'on détourne, au profit des

ports américains, le fret qu'elle serait en mesure de contrôler.

Nous terminerons cette partie de notre travail en citant la péroraison du discours de Sir Wilfrid Laurier. Nous ne saurions mieux résumer une œuvre qui est vraiment la sienne.

"Le pacte fédéral," dit en terminant son discours du 30 Juillet, l'Honorable Premier Ministre, "serait resté lettre morte si le " Grand Trunk," le " Pacifique," l'"Inter- " colonial," n'étaient venus réunir les diverses " parties du pays et leur apprendre à associer " leurs sentiments, leurs aspirations et leurs " efforts. Le nouveau chemin de fer sera un " chaînon de plus de cette chaîne d'union. Il " ne servira pas seulement à donner accès à " un territoire resté jusqu'ici inculte et im- " productif et à assurer le passage du traffic " canadien par les routes canadiennes. " Cette ligne ne servira pas seulement à res- " sérer les liens qui unissent les provinces de " l'ancien et du nouveau Canada; mais il " aura encore pour effet de nous assurer " notre indépendance commerciale et de nous " affranchir à jamais de l'obligation de tran- " siter nos marchandises. À mon sens, cette " seule raison devrait suffire pour justifier,

" non seulement tous les sacrifices qui nous " sont à present demandés, mais d'autres " encore plus considérables............ Je pré- " tends que tous ceux qui sentent battre " dans leur poitrine un coeur vraiment ca- " nadien accueilleront notre projet comme " digne de cette jeune nation qu'aucune " lourde tâche n'épouvente, de cette jeune " nation déjà assez forte pour répondre aux " exigences des plus grands devoirs et pour " assumer les plus sérieuses responsabilités."

A l'assemblée des actionnaires de la compagnie du "Grand Trunk Railway," tenue à Londres le 11 octobre dernier, le président de la Compagnie, Sir Rivers Wilson, a donné à entendre qu'au mois d'octobre, 1907, 970 milles de voie ferrée seraient livrés à la circulation sur la Division de l'Ouest, entre Winnipeg et Edmonton, et que l'embranchement qui devait relier la ligne mère à Port Arthur, sur le lac Supérieur, serait également construit. Le gouvernement, de son côté, pousse aussi activement que lui permet la rareté de la main d'oeuvre dont se plaignent, à juste titre, ses entrepreneurs, les travaux de construction sur la partie de la Division de l'Est qui doit relier Winnipeg à la bifurcation qui se dirige sur les grands lacs.

Cette section des travaux, dont le gouvernement s'est réservé la construction, en est, sans contredit, la plus importante ; de la rapidité avec laquelle elle sera terminée dépend, en effet, l'inauguration, pour l'automne de 1907, d'une voie nouvelle d'écoulement des produits de la récolte prochaine de l'Ouest vers les grands lacs. Le gouvernement est parfaitement au courant des besoins des territoires à blé de la Puissance et il ne peut ignorer que, cette année, en dépit des efforts du "Canadien Pacific Ry." et du " Canadien Northern " pour satisfaire les producteurs et les expéditeurs de céréales du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, les facilités de transport ont été absolument hors de toute proportion avec l'abondance de la production. Le gouvernement sait fort bien, d'autre part, que tout retard apporté à l'achèvement de cette section de la ligne sera préjudiciable au pays tout entier et déterminera une orientation du fret canadien vers les lignes américaines. Il est donc permis de prévoir, en toute certitude, que le "National Trancontinental Railway" prendra sa part du traffic de l'Ouest dès l'automne de 1907.

D'un bout à l'autre de la grande ligne

nationale, de Moncton à la côte du Pacifique, ingénieurs, entrepreneurs, terrassiers sont à l'œuvre, poursuivant sans relâche le travail dont la nation attend des résultats si considérables.

On peut tenir pour certain que l'œuvre entière sera terminée en 1911. Un fait nouveau permet de n'en pas douter c'est que la compagnie du "Grand Trunk Paçific" vient d'obtenir une partie des contrats de construction sur la Division de l'Est, contrats pour lesquels le gouvernement avait demandé des soumissions.(1)

---

(1) Au moment de mettre sous presse, on nous communique un très intéressant tableau qui fait ressortir l'avantage considérable que recueillera le "Grand Trunk Pacific" du choix fait par ses directeurs de la "Yellow Head Pass" pour la traversée des Montagnes-Rocheuses.

Pour saisir l'importance des chiffres qui suivent, il faut se rappeler que les sept lignes de chemin de fer qui figurent dans le tableau ci-joint ont à franchir, sur un ou plusieurs points de leur parcours, la chaîne des Rocheuses et de leurs contre forts.

| Réseau du: | Nombre et altitude des cols franchis dans les Rocheuses | Pente par mille en pieds | | Ascension totale de la voie sur tout son parcours | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Allant Est | Allant Ouest | Allant Est | Allant Ouest |
| GRAND TRUNK PACIFIC | | | | | |
| *Division de l'Ouest* | 1 sommet | | | | |
| Winnipeg-Prince Rupert | 3,712 pds. | 21 | 26 | 6.990 | 6.890 |
| *Division de l'Est* | | | | | |
| Winnipeg-Moncton | | | 31 | | |
| CANADIAN PACIFIC RAIL'Y | 2 sommets | | | | |
| | 5.299 | | | | |
| | 4,308 | 237 | 116 | 23.106 | 23.051 |
| GREAT NORTHERN (américain) | 3 sommets | | | | |
| | 5,202 | | | | |
| | 4,146 | 116 | 116 | 19.987 | 15.305 |
| | 3.375 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| NORTHERN PACIFIC (américain) | 3 sommets<br>5.569<br>5.532<br>2.849 | 116 | 116 | 17.830 | 17.137 |
| UNION PACIFIC (américain) | | | | | |
| Ligne de San Francisco | 3 sommets<br>8.247<br>7,917<br>5,631 | 116 | 105 | 18.575 | 17.552 |
| Ligne de Portland | 5 sommets<br>8.247<br>6,953<br>3,537<br>3,936<br>4,204 | 106 | 116 | 18,171 | 17,171 |
| SANTE FE SYSTEM (américain) | 6 sommets<br>7,510<br>7,453<br>6,987<br>7,132<br>2,575<br>3,819 | 175 | 185 | 34.003 | 34.506 |

En ne tenant compte que des deux lignes canadiennes, le tableau précédent fait ressortir que l'altitude la plus élevée atteinte par le " National Transcontinental Railway " ne dépasse pas 3,712 pieds et que la rampe de la voie, à l'ouest de Winnipeg, ne dépasse pas cinq dixièmes de un pour cent, soit 26 pieds au mille, à l'est de cette ville, la rampe n'atteint que dix dixième de un pour cent. Le " Canadian Pacific Railway " est moins bien partagé, se trouvant beaucoup plus au sud et traversant une des parties les plus élevées de la chaîne de montagnes. Sa voie s'élève à l'altitude de 5,299 pieds et la pente maxima de la rampe sur l'ensemble de la ligne atteint 4.5 pour cent, soit 237 pieds au mille.

Il serait superflu d'appuyer sur les avantages que le nouveau transcontinental retirera, dès sa mise en opération, c'est à dire au moment ou la plus grande économie dans son exploitation lui sera nécessaire,des conditions exceptionnellement favorables dans lesquelles se poursuit sa construction.

Une seconde constatation intéressante ressort du choix définitif du tracé de la ligne entre Québec et Winnipeg, c'est que la distance entre le métropole de l'ouest et la vieille capitale canadienne française sera plus courte de 75 milles que celle de Winnipeg à Montréal par l'embranchement qui devra être construi de cette dernière ville à la ligne mère et qui couvrira une distance plus longue que celle qui sépare actuellement les deux grandes villes de la province de Québec.

L'année 1911 verra, sans doute aussi, une transformation importante dans les conditions qui régissent actuellement le transport du grain de l'ouest américain vers les marchés de l'Europe.

Nous voulons parler de l'ouverture, à ce transport, de la route de la baie d'Hudson. Nos lecteurs ne doivent pas oublier que, depuis sa fondation, la Compagnie de la Baie d'Hudson a toujours maintenu un service de voiliers entre ses établissements, situés à l'embouchure des rivières Churchill et Nelson, et l'Angleterre. Il ressort, naturellement, de ce fait que si, pendant 237 ans, des navires à voiles on pu se livrer à une navigation régulière, pendant quelques mois de l'année, dans ses hautes latitudes, à plus forte raison des batiments à vapeur pourront-ils utiliser le même chemin et dans des conditions de sécurité bien supérieures.

En ce moment, quatre lignes de chemins de fer se proposent d'atteindre les côtes de la baie d'Hudson. La première a pour point de départ Québec ; c'est celle de la compagnie du Lac St. Jean dont nous avons déjà parlé ; la seconde se confond avec la voie ferrée qui doit relier Toronto à la ligne mère du " National Transcontinental Railway " et

dont les travaux seront poussés ultérieurement jusqu'à la baie de James ; la troisième aura pour point de départ Winnipeg ; la quatrième, enfin, n'est autre que la continuation, vers le nord, du "Canadian Northern." Elle part de Prince Albert, dans la Saskatchewan, et se dirige vers Fort Churchill, à l'embouchure de la rivière de ce nom.

La ligne s'avance déjà jusqu'à la " Mission du Pas" et n'a plus que 456 milles à franchir pour atteindre son point terminus sur la baie d'Hudson.

De tous ces projets, celui qui comporte avec lui le plus d'avantages et dont la construction s'impose dans un bref délai, est celui de Prince Albert à Fort Churchill. C'est du moins ce qui ressort d'un rapport très documenté que vient de publier monsieur A. P. Low, directeur de la Commission Géologique du Canada. Les conclusious de ce rapport peuvent se résumer ainsi : la navigation, indépendamment des obstacles causés par les glaces, est facile, tant dans le détroit que dans la baie d'Hudson. Fort Churchlll est le terminus tout indiqué d'une ligne de chemins de fer venant de l'intérieur. La rivière de ce nom, accessible aux gros navires, forme un port naturel de tout premier

ordre. Au nord et au sud de Fort Churchill, à l'exception de Port Nelson, la côte n'offre pas d'abris naturels et est parsemée de bas fonds. Au surplus, les rives, très basses et marécageuses, seraient d'un accès difficile à une voie ferrée, et les bâtiments devraient s'en tenir à une trop grande distance. La glace rend la navigation impraticable pendant huit mois de l'année ; juillet, août, septembre et octobre sont les seuls pendant lesquels les bâtiments peuvent circuler en toute liberté. Des navires du genre "Ermack" pourraient naviguer le détroit et la baie beaucoup plus longtemps, mais cette navigation serait sans utilité puisque la côte, entourée d'une ceinture de glace de un à cinq milles d'épaisseur, ne pourrait être abordée. Pourtant, en dépit de la courte saison de la navigation, monsieur Low est convaincu, et cette opinion est partagée par la généralité des hommes d'affaires de l'ouest, qu'au point de vue commercial, le chemin de la baie d'Hudson présente des avantages considérables. Il ne doute pas que les denrées des fermes de l'Ouest, grains, produits laitiers, bestiaux, ne finissent par être expédiées en grande quantité vers les marchés européens par cette voie qui devient accessible précisé-

ment à l'époque de l'année ou ces denrées sont les plus en demande sur ces marchés.

Si l'on choisit Régina, dans l'ouest canadien, comme point de concentration de ces produits, la distance à Churchill, par Prince Albert, est de 800 milles environ. Cette distance est à peu de choses près la même que de Régina à Fort William où à Port Arthur sur les grands lacs. D'autre part, cette distance de Régina à Churchill est plus courte de 1000 milles que celle de Régina à Montréal, tête de ligne de la navigation océanique en été. La distance de Fort Churchill à Liverpool est à peu près la même que celle de Montréal à ce dernier port. Il ressort de l'ensemble de ces chiffres que, pendant quatre mois de l'année, les produits de l'ouest américain, nous disons bien américain, à destination des marchés de l'Europe, trouveraient, à prendre le chemin de la baie d'Hudson, l'avantage d'une route plus courte et qui n'exigerait que deux transbordements au lieu de trois.

Au nombre des objections que mettent en avant les grandes compagnies de transport de l'est contre la voie de la baie d'Hudson, il en est une à laquelle il convient de répondre ici parce que, seuls, les hommes

d'affaires qui s'occupent du commerce du grain savent combien elle est peu fondée. Cette objection consiste à affirmer, qu'en raison de la courte durée de la saison de navigation par le nord, il sera nécessaire d'emmagasiner *et par tant d'immobiliser* d'énormes quantités de grains à Fort Churchill. A cette objection,nous pouvons répondre, qu'actuellement,c'est à peine si un vingtième d'une récolte de grains de l'ouest se rend aux ports d'embarquement de l'est avant l'ouverture de la navigation de l'année qui suit cette récolte. Il est facile de constater que, dans ces conditions,l'objection tombe d'elle-même puisqu'il ne sera pas plus difficile de construire des élévateurs à Fort Churchill qu'à Fort William ou à Port Arthur.

Si l'on considère, d'autre part, que la construction de la voie ferrée de Prince Arthur à Fort Churchill n'offre pas de difficultés techniques et que le transbordement des produits au port d'embarquement est aisé,on se rendra aisément compte que la quantité des marchandises qui s'écouleront par cette route ne sera limitée que par le nombre et le tonnage des bâtiments qui seront affectés à son service.

Le 22 février dernier, le sénateur Talbot,

en soumettant un projet de loi relatif a la construction de la ligne de Prince Albert à Fort Churchill disait: " .....Discuter publique-" ment des questions du genre de celle qui " nous occupe ne peut que rendre service au " pays en apprenant à le faire connaître."

" Les canadiens sont plus au courant de " la géographie des autres pays que du leur. " Fut un temps ou l'on ne supposait pas que " le blé puisse croître ailleurs que dans la " vallée de la Rivière Rouge. La zône de " culture de cette céréale s'est, peu à peu " étendue et, aujourd'hui, nous avons dans " l'ouest une superficie de 360,030 milles " carrés favorable à cette culture. Ce terri-" toire est égal à deux fois celui de la France " ......les populations de l'ouest tablent sur " la voie nouvelle de la baie d'Hudson pour " écouler le trop plein de leurs récoltes, pen-" dant plusieurs mois de l'année. Déjà, le " Canadian Northern," n'est plus qu'à 456 " milles de Fort Churchill et il convient de " ne pas perdre de vue que la nouvelle ligne " en perspective est de 1000 milles plus " courte que celle qui passe par Montréal."

Ajoutons que ces jours derniers, Sir Wilfrid Laurier annonçait à la Chambre que le gouvernement se proposait de lui sou-

mettre, avant la fin de la session, un projet de loi dont l'objet serait d'assurer la construction de la ligne de Prince Albert à Fort Churchill. L'Honorable Premier Ministre ajoutait que, si rapide était l'accroissement de la production dans les provinces du nord-ouest, qu'il devenait d'une nécessité urgente d'ouvrir à leurs produits une nouvelle porte de sortie vers la baie d'Hudson, et que, s'il existait dans les provinces de l'est un sentiment d'antagonisme contre les vues de l'ouest relativement à cette question, lui-même les combattrait de toute son energie.

L'intervention du Premier Ministre a une portée considérable en ce qu'elle indique que le gouvernement reconnait officiellement la possibilité de créer une route commerciale nouvelle par le nord au commerce des provinces de l'ouest canadien.

Depuis longtemps, d'ailleurs, les américains se préoccupent de la pensée de frayer un chemin vers la baie d'Hudson, à travers le territoire canadien, à leurs voies ferrées. James Hill, le président du "Northern Pacific," dont nous avons déjà signalé les vues ambitieuses dans la Puissance, ne cache pas son dessin de réaliser ce project dans un bref délai. Au cours de la semaine dernière, enfin, les journaux

annonçaient la formation, à Chicago, d'une compagnie, dont le but était de construire une voie ferrée qui relierait la capitale de l'Illinois à la baie d'Hudson.

Le tableau d'ensemble que nous venons de tracer des chemins de fer canadiens, dans leur passé et dans leur présent, si incomplèt qu'il soit, permettra, pourtant, de se faire une idée assez exacte des progrès réalisés par le Canada dans cette branche de son développement économique. Si ces progrès ont été rapides, surtout depuis 1880, ils ont été en même temps rationnels en ce que pas un tronçon de ligne du réseau canadien n'a été construit sans que sa mise en opération ne vint justifier les prévisions de ses constructeurs. C'est à cette méthode si prudente adoptée pour leur construction, que les voies ferrées canadiennes doivent la faveur dont elles jouissent sur les marchés financiers. Un second gage de confiance ressort du fait que l'ensemble du réseau canadien, à l'exception de quelques voies ferrées secondaires d'une importance toute locale, est concentré entre les mains de trois compagnies d'une solidité financière à toute épreuve et dont les intérêts sont tellement identifiés à ceux de la Puissance que l'on

peut dire que le crédit de l'une se confond avec celui des autres.

Si l'expension industrielle d'un pays est limitée par la mise en pleine valeur de ses richesses naturelles, cette mise en valeur elle-même, a pour facteur essentiel l'état de ses voies de communication et en particulier celui de ses chemins de fer. Cela revient à dire que le développement du pays sera en raison directe de celui de ses voies de transports et qu'il est assuré de grandir aussi longtemps que celles-ci seront susceptibles de recevoir du développement.

À ce compte, l'histoire économique du Canada, si brillante soit-elle déjà, n'en est qu'à ses débuts. En effet, les 21,632 milles de voies ferrées du Dominion ne représentent qu'un mille par 189 milles carrés de territoire. Si, d'autre part, nous tenons compte de fait qu'il n'est pas une portion de ce territoire dont le sol n'offre les ressources nécessaires au développement d'une branche de l'industrie nationale, agricole, forestière ou minière, nous pouvons prédire, avec tous ceux qui ont fait des questions de chemins de fer l'étude de leur vie, que le réseau canadien, pour répondre aux besoins économiques sans cesse croissants du pays, devra, dans la pro-

chaine décade, avoir triplé son étendue actuelle. Ce sont surtout les provinces de l'ouest, avec leur développement presque fabuleux, qui devront bénéficier de la plus grande part de cette augmentation. Deux faits économiques suffiront a donner une idée de ce développement. En cinq ans, la population de l'ouest a doublé, et la seule récolte de blé recueillie, sur huit pour cent à peine du sol apte à cette culture, a été de 90,000,000 de minots, abstraction faite de toute les autres céréales, en 1906.

Qu'il nous soit permis d'espérer que la lecture de ce second chapitre de notre ètude offrira quelque intérêt.

Pour nous,nous ne pouvions nous défendre,au fur et à mesure que nous l'écrivions, de songer à cette prédiction de Dubois d'Avaugour, un des gouverneurs de la nouvelle France, dans une de ses lettres à Colbert: "Le " St. Laurent donne accès à un pays qui " deviendra le plus grand empire économique " du monde."

# NAVIGATION

## FLUVIALE

Le Canada, avec son immense développement côtier faisant face à trois Océans ; les lacs Supérieur, Huron, Érié, Ontario, Michigan,[1] véritables mers intérieures dont la superficie (100,000 milles carrés) atteint presque celle des Iles Britanniques ; son incomparable réseau de voies fluviales, est, sans contredit, de tous les pays du monde, celui dont le régime des eaux offre à la navigation les conditions de développement les plus favorables. Nous nous souvenons d'avoir lu, il y à de cela une vingtaine d'années, un discours prononcé à Winnipeg par le marquis de Lorne, alors gouverneur général du Canada, dans lequel il exposait, en un langage saisissant, le très remarquable système hydrographique de la Puissance. Dans ce discours, le gouverneur général évoquait l'époque ou la science de l'ingénieur hydraulique, mettant à contribution la longue chaîne de lacs et de rivières qui se déroule à l'ouest du lac Supérieur, ouvrirait des communications

1) Le lac Michigan est tout entier en territoire américain mais communique avec le lac Huron par le détroit de Mackinon.

directes entre les territoires situés aux pieds des Montagnes-Rocheuses et le bassin du St. Laurent, par un canal accessible aux bâtiments des grands lacs.

Le rapide coup d'œil que nous nous proposons de jeter sur les travaux hydrauliques déjà exécutés au Canada nous permettra de constater que le Duc d'Argyle actuel avait, à tout le moins, de sérieux motifs d'escompter largement l'étendue du champ d'action qu'ouvraient à la nation canadienne l'énergie et l'esprit d'entreprise de sa population.

" Toutes les eaux intérieures du Canada," dit Onésime Reclus, " s'ordonnent en quatre " grands bassins, dont le plus grand est " celui de la mer ou baie d'Hudson, le plus " beau celui du St. Laurent.

" Le premier a pour maître le fleuve du " Nelson, déversoir de trois grands lacs ac- " couplés, Winnipeg, Manitoba, Winnipegosis : " Le Winnipeg boit la rivière Rouge du Nord, " venue des États-Unis, la splendide rivière " Winnipeg, écoulement d'une infinité de lacs, " la Saskatchewan, arrivée des Rocheuses " par deux longs bras, Saskatchewan du " Nord et Saskatchewan du Sud.

" De grandes rivières françaises, l'Ottawa,

" long chapelet de lacs unis par des rapides,
" le fougueux St. Maurice, le profond Sagueney,
" accourent au St. Laurent, fleuve entre tous
" remarquable par les cinq grands lacs qu'il
" déverse, Supérieur, Michigan, Huron, Érié,
" Ontario, qui sont comme les poumons de
" l'Amérique du Nord, par sa cascade du
" Niagara, par ses rapides en amont de
" Montréal, par sa ville de Montréal, qui est
" la métropole commerciale du Cānada, par
" sa ville de Québec, qui en est la cité histo-
" rique, par son golfe magnifique, par le
" volume et la beauté de ses eaux, navigables
" jusqu'à Montréal par les navires les plus
" gros.

" Vers la mer Polaire descend le vaste
" Mackensie, fait de l'Athabaska et de la
" rivière de la Paix; il remplit les deux grands
" lacs Athabaska et des Esclaves, et reçoit
" l'émissaire du lac de l'Ours.

" À la mer Pacifique se précipite, de ca-
" gnon en cagnon, le violent Fraser, fleuve
" central de la Colombie Britannique."

Le majestueux St. Laurent, chemin que se sont frayées, à travers les âges, vers l'Atlantique, les eaux des mers intérieures américaines, offre aux produits de l'ouest des États-Unis et du Canada, à destination de

l'Europe, la voie d'écoulement la plus directe.

Sous la domination française, les eaux du grand fleuve, comme celles de ses tributaires, n'étaient sillonnées que par les canots indiens et ceux des "voyageurs." Ceux-ci, l'aviron en main et une joyeuse chanson toujours sur les lèvres, remontaient les rivières, troquant, de ci de là, leurs paccotilles contre des pelleteries. Les rapides nombreux, qui barraient, de leurs roches aigues, le cours des eaux, étaient évités en faisant "portage." Les hardis bateliers prenaient terre aux pieds de ces rapides, chargeaient gaiement sur leurs épaules, esquifs et ballots, puis, se taillant un chemin à travers les halliers, reprenaient les avirons, le pas difficile contourné. Ces rapides étaient les points généralement choisis, des indigènes pour surprendre les "visages pâles." C'est ainsi que chaque portage de nos fleuves et de nos rivières évoque, presque toujours, le souvenir d'un combat, étape sanglante de la civilisation à travers le nouveau monde. En maint endroit, sur les bords de ces eaux agitées, d'obscures tombes ignorées du passant, conservent pieusement les cendres d'un héros français, missionnaire, soldat, découvreur ou trappeur.

Au retour de leurs expéditions, nos

"voyageurs" ne s'attardaient pas aux "portages." Impatients de jouir d'un repos fièrement gagné par de longs mois de durs labeurs dans les "pays d'en haut," ils piquaient leurs frêles embarcations droit sur le courant et les lançaient en plein tourbillon des vagues bondissantes du "saut". En quelques minutes, en quelques secondes, parfois, les canots, guidés par la main sûre et ferme de leur timonier, franchissaient, avec la vitesse de l'éclair, dans une envolée d'écume, le rapide que, parfois, ils avaient mis des journées entières à franchir à la "montée."

C'est à Cavalier de la Salle que revient l'honneur d'avoir lancé sur les grands lacs le premier bâtiment ponté à voile qui en ait sillonné les eaux. Ce bâtiment était une petite goèlette que le célèbre découvreur avait construite de ses mains et mise à l'eau, en 1679, sur le lac Ontario. Le "Grifon," tel était son nom, fut l'humble ancêtre des superbes steamers de cinq à dix mille tonnes qui parcourent aujourd'hui les mers intérieures de l'Amérique du Nord.

Le premier rapide qui barre la navigation, en amont de Montréal, est celui de Lachine. En 1700, les prêtres du Séminaire de St. Sulpice auxquels appartenait l'île de

Montréal, entreprirent les travaux de creusage d'un canal qui devait permettre aux chaloupes d'atteindre le lac St. Louis sans "portage." Les travaux furent commencés mais abandonnés avant leur achèvement. Cet humble essai de canalisation parait avoir été le seul tenté sur le fleuve St. Laurent, sous la domination française.

C'est sous le régime anglais que les premiers travaux sérieux et fructueux de canalisation furent entrepris. Ces travaux, bien modestes si on les compare surtout à ceux d'aujourd'hui, furent exécutés par le corps des Ingénieurs Royaux, sous l'administration du général Haldimand. Ces travaux avaient pour objet de racheter les rapides qui entravaient le cours du fleuve entre les lacs St. Louis et St. François. Quatre sections furent construites, de la Pointe Cascade, au Coteau du Lac. La longueur totale de la canalisation était de 1600 pieds et celle-ci comportait cinq écluses. Les opérations, commencées en 1779, furent terminées en 1783.

De 1798 à 1802, la compagnie des Traitants du Nord-Ouest construisait, pour son propre usage, un canal de 2580 pieds de longueur sur la rive canadienne du Saut Ste.

Marie, décharge du lac Supérieur dans le lac Huron.

Les premiers grands travaux hydrauliques du Canada datent de 1820. C'est à cette époque que les Provinces du Haut et du Bas-Canada résolurent de consacrer toute leur énergie et tous les moyens d'action dont elles pouvaient disposer, par elles-mêmes ou par leur crédit, à l'œuvre dont la réalisation, en mettant en communication directe les grands lacs avec le Golfe du St. Laurent, devait être la base de la prospérité du Canada. Vingt-neuf années allaient être employées à parfaire cette œuvre.

On se rendra aisément compte de l'ampleur des travaux que n'hésitait pas à entreprendre une population de cinq cent mille âmes à peine si l'on tient compte que la distance qui sépare le lac Érié, de Montréal est de 375 milles et que le niveau à racheter entre les deux points extrêmes de cette distance dépasse 556 pieds. De Montréal à l'entrée du lac Ontario, six chûtes ou rapides interceptaient la navigation sur une étendue de 47 milles.

Entre le lac Érié et l'Ontario, les 156 pieds de chûte du " Saut du Niagara," dont le franciscain Hennepin, en 1678, disait: "les

" eaux qui tombent dans l'horrible précipice, " écument et bouillonnent de la façon la plus " hideuse qui se puisse imaginer avec un " bruit outrageant plus terrible que le ton- " nerre" devaient, également, être contournés.

En 1821, la Province du Bas-Canada commençait les travaux du canal Lachine. Ce canal faisait disparaître l'obstacle du Saut St. Louis près de Montréal. Long de huit milles et demie, il était ouvert à la navigation en 1825, élargi sous l'Union, et tout à fait complété en 1849.

La Province du Haut-Canada entreprenait, en 1834, le canal de Cornwell qui rachetait les rapides du Long Saut, à l'extrémité du lac St. François. Ce canal, d'une longueur de onze milles, était livré à la navigation en 1843. Le canal de Beauharnois, remplacé aujourd'hui par celui de Soulanges, et celui de Williamsbourg qui a fait place, depuis, à ceux de Farran's Point, Rapide Plat et des Galops, étaient successivement inaugurés en 1845 et en 1847. Leur longueur totale était de 27 milles.

Enfin, le 7 juin 1850, Lord Elgin, gouverneur général des Provinces-Unies ouvrait officiellement le canal Welland qui reliait le lac Ontario au lac Érié en contournant la

chûte du Niagara. Ce canal a une longueur de 27 milles, et 26 écluses rachètent une différence de niveau de 325 pieds. L'achèvement de cet ensemble de travaux hydrauliques inaugura une phase nouvelle dans la vie économique du Canada en lui permettant de mettre à la disposition du commerce d'importation et d'exportation de toute la région dont les grands lacs étaient le centre, un chemin vers l'océan autre que celui du canal de l'Érié, construit par les américains, de Buffalo à Albany, sur la rivière Hudson. Ce canal, de 350 milles de long avait été ouvert à la navigation en 1836.

L'achèvement de l'artère principale des canaux du St. Laurent fut, pour Montréal, le point de départ d'une ère de prospérité incomparable. Commandant, par sa position au pied même du canal de Lachine, toute la navigation intérieure de la moitié du continent américain, il ne manquait plus à la vieille cité de Maisonneuve, pour mériter le titre de métropole commerciale du Canada, que de devenir la tête de ligne canadienne de la navigation océanique d'été, et de voir ainsi converger vers ses quais tous les produits de l'ouest destinés à l'exportation. En raison de certains bas-fonds et du peu de profondeur

du lac St. Pierre, les bâtiments tirant plus de dix pieds d'eau ne pouvaient, à cette époque, remonter de Québec à Montréal pendant la plus grande partie de la saison de la navigation. En 1844, le gouvernement canadien fit opérer des dragages qui furent abandonnés en 1847 sans résultats. En 1851, les opérations fureut reprises pour le compte de la commission du hâvre de Montréal. La profondeur moyenne du chenal était, à cette époque, à marée basse, entre Québec et Montréal, de dix pieds six pouces. En 1862, le chenal atteignait déjà une profondeur de douze pieds six pouces. Nous reviendrons sur ces travaux en nous occupant de la navigation océanique.

Dans une brochure publiée en 1862, un homme d'affaire très en vue de Montréal. Monsieur Gault, constatait dans les termes suivants les résultats économiques obtenus par l'achèvement des travaux que nous venons d'énumérer : " Le principal résultat " de ces améliorations a été de réduire le prix " de transport des marchandises anglaises,en " faveur du consommateur canadien, à un " minimum, et en même temps d'augmenter " considérablement le prix des céréales et du

" bois au moyen desquels il affectue ses paie-
" ments. Ce résultat a été tel, qu'il y a vingt
" ans, en 1842, le prix de transport des mar-
" chandises anglaises était à peu près de *cent*
" *pour cent* de leur valeur, et qu'il est actuelle-
" ment (1862) réduit à quinze ou vingt pour
" cent. Le Canada a ouvert le St. Laurent à
" la circulation des marchandises sans imposer
" de charges, depuis l'Atlantique jusqu'à l'ex-
" trême ouest. Le commerce des États-Unis
" passe par le Canada sans payer de droits.
" Cet état de choses est clairement avantageux
" à l'Angleterre, car, sans frais, les négociants
" anglais peuvent envoyer leurs marchandises
" à Chicago à aussi bon marché qu'à New-
" York."

Tandis que se poursuivait l'œuvre de la canalisation du St. Laurent, d'autres travaux s'exécutaient destinés à assurer la navigabilité des principaux tributaires du fleuve : le Richélieu, l'Ottawa. Nous reviendrons sur ces entreprises dans la suite de ce travail.

En 1826, le gouvernement Impérial avait entrepris, pour des fins militaires, la construction du canal Rideau. Ce canal, long de 126 milles, relie la ville de Kingston, située sur le lac Ontario, à Ottawa. Commencé en

1826, ce canal était ouvert à la navigation en 1832. Il avait couté $4,500,000. La métropole en fit retour à la colonie.

En 1855, les américains avait construit un canal qui mettait en communication le lac Supérieur avec le lac Huron. Le Canada n'entreprit la construction du sien qu'en 1887.

À la veille de la Confédération, le gouvernement Impérial et la colonie avaient conjointement dépensé sur les canaux une somme de $20,593,000. Déjà, à cette époque, l'œuvre de la canalisation des voies fluviales canadiennes dépassait en importance celle accomplie par les États-Unis. Les journaux américains de l'époque s'inquiétaient de cet état de choses et pressaient le gouvernement de Washington d'entreprendre les travaux nécessaires pour obvier à une situation dont les résultats, disaient ces journaux, devaient être désastreux pour les intérêts commerciaux de la République.

Il n'entre pas dans le cadre de ce travail de suivre, pas à pas, les progrès réalisés depuis quarante ans, dans le développement de la navigation intérieure au Canada ; Il nous parait suffisant de donner une idée complète de l'état présent de ces travaux. Di-

sons de suite, que ceux-ci, dans leur ensemble, ont coûté, à date, une somme totale de $112 millions. À l'heure actuelle, le fleuve St. Laurent est ouvert à la navigation, du détroit de Belle-Isle à Montréal, sur une distance de 886 milles, aux bâtiments tirant 29 pieds d'eau à marée basse. De Montréal aux ports de la côte ouest du lac Supérieur, soit une distance de 1223 milles, des bâtiments de 255 pieds de longueur par 43 de largeur et tirant 14 pieds d'eau, peuvent naviguer librement.

En complétant l'œuvre de la nature, les canadiens ont fait de leur grande artère nationale une voie commerciale qui permet, dès aujourd'hui, aux bâtiments à vapeur de dimension moyenne d'aller charger à Chicago, au fond du lac Michigan, les produits à destination des marchés européens et de les y transporter, sans rompre charge, pour la la traversée de l'Atlantique.

Un rapprochement de distances donnera une impression plus nette de l'importance du St. Laurent comme voie de pénétration au centre du continent nord américain. La distance du Détroit de Belle-Isle à Liverpool, soit 2234 milles, ne dépasse celle de Belle-Isle à l'extrémité ouest du lac Supérieur,

tête de ligne de la navigation intérieure, que de *vingt cinq milles.*

Les 1223 milles qui sèparent Montréal de Port-Arthur, sur le Supérieur, sont couverts par 73 milles de canaux et 1150 milles de navigation en eau profonde à travers le St. Laurent et les grands lacs. Sur ce parcours de 73 milles, 48 écluses rachètent les 551 pieds de différence de niveau entre les deux points extrêmes du parcours. Les écluses, sur toute l'étendue de cette canalisation, ont les dimensions minima suivantes ; longueur, 270 pieds ; largeur, 45 pieds ; profondeur, 14 pieds.

La navigation fluviale s'ouvre vers la fin d'avril et dure environ six mois. Elle est assurée de nuit par un systéme remarquablement outillé de feux fixes et mobiles et par des bouées lumineuses qui jalonnent, dans toute leur longueur,les deux parcours,du détroit de Belle-Isle à Montréal, puis de Montréal à la limite extrême de la navigation des grands lacs. Les canaux, comme leurs approches, sont éclairés à l'électricité et le fonctionnement des portes d'écluses assuré par ce pouvoir

Les plus récentes statistiques officielles dont nous disposions, indiquent, pour la sai-





son qu'elles couvrent, 1905, que 8.256.237 tonnes de marchandises ont passé à travers les canaux canadiens et que les bâtiments employés à ce service ont fait un total de 28,-000 voyages à travers ces mêmes canaux.

Rappelons que les droits de passage sur les canaux canadiens sont abolis, et que les bâtiments américains profitent de cette franchise au même titre que ceux du Canada.

De tous les canaux canadiens, le plus important, par l'ampleur de son traffic, est celui du Saut Ste. Marie qui rachète les 18 pieds de différence de niveau qui existent entre les eaux du Supérieur et celles du Huron.

Ce canal ne date que de 1888; son coût, au 1er janvier 1906, atteignait $4,470,680. Ses proportions sont considérables : sa longueur est de 7067 pieds, sa largeur, à la ligne de flottaison,de 150 pieds; sa profondeur,aux eaux basses, de 20 pieds. Le canal n'a qu'une écluse de 900 pieds de longueur par 60 de largeur.

Nous nous souvenons d'avoir parcouru, il y a quelques années, les lacs Huron et Supérieur comme passager à bord d'un bâtimentde 4000 tonnes, véritable transatlantique par ses proportions. Au cours de notre traversée de trois jours, pendant laquelle

nous avions complètement perdu la terre de vue, notre vapeur fut assailli par une tempête qui dura quarante huit heures et il eut à surmonter une mer dont les vagues s'élevaient à plus de vingt pieds de hauteur. Nous nous permettons de rappeler ce souvenir personnel à seule fin que nos lecteurs ne comparent pas dans leur esprit les dimensions du Supérieur et de ses tributaires avec celles des lacs de Suisse ou d'Italie qu'ils auraient pu visiter.

Ce sont les américains qui, en 1855, construisirent les premiers, entre les lacs Supérieur et Huron un canal international. Ce canal, élargi d'année en année, servait, à la fois, aux bâtiments américains et canadiens.

Les chiffres suivants donneront un idée du rapide accroissement de la navigation depuis l'ouverture de ce canal.

En 1861, 87,847 tonnes de marchandises, d'une valeur de 6,000,000 de dollars, passaient par ce canal; trente ans plus tard, en 1891, la totalité du transit, par les deux canaux, l'américain et le canadien, celui-ci livré à la circulation depuis trois ans à peine, s'élevait à 8,888,759 tonnes évaluées à $128,178,-208.

En 1904, seule année pour laquelle nous

ayons pu nous procurer, à la fois, les statistiques américaines et canadiennes, la saison de navigation fut de 223 jours à travers le canal américain et de 241 jours pour le canal canadien. Au cours de cette saison, la totalité du traffic, soit 31,546,196 tonnes, représentait $334,502,686, ou $10.60 par tonne de 2000 livres. Sur ces 31,546,196 tonnes, 84% s'écoulèrent par le canal américain, 16% par le canal canadien. Le nombre de bâtiments enrégistrés qui passèrent à travers les écluses fut de 886, á l'exclusion de 513 embarcations ou bateaux d'un faible tonnage non enrégistrés. La valeur des 886 bâtiments enrégistrés était évaluée à $69,166,400. Les proportions du fret transporté par vaisseaux américains et canadiens étaient respectivement, de 94 et de 6% pour cent.

Quelques renseignements sur le tonnage des bâtiments employés à la navigation sur les grands lacs donneront une idée très nette de l'importance de cette navigation.

En 1894, aucun vaisseau naviguant sur les lacs, ne dépassait 4000 tonnes de jauge. Dix ans plus tard, soit en 1904, la flotte de commerce des grands lacs comprenait 93 bâtiments de 2000 à 3000 tonnes; 154, de 3000 à 4000; 37 de 4000 à 5000; 30 de 5000 à 6000;

64 de 6000 à 7000; 59 de 7000 à 8000; 36 de 8000 à 9000; 3 de 9000 à 10,000; 1 de 11,000 tonnes.

Sur les 31,546,105 tonnes de marchandises qui traversèrent le canal du Sault Ste Marie en 1904, 24,213,902 tonnesétaient à destination de l'est, et 7,332,204 à destination de l'ouest. 33,33 pour cent des produits transités étaient du grain,21,30 pour cent du fer (minerai, en geuse, manufacturée ;) 7,86 du cuivre, 4,90 du bois.

Les bâtiments employés au transport de ces produits firent 16,120 voyages à travers les canaux du Sault Ste. Marie: 12,153 pour le compte du canal américain, 3,967 pour celui du canal canadien.

Nous nous sommes arrêtés longtemps sur ce que nous appellerons la ligne mère du système de canalisation du St. Laurent ; nous devons rappeler maintenant que tout un ensemble de canaux secondaires met au service du commerce et de l'industrie les grandes artères de navigation des provinces de Québec et d'Ontario.

Le plus important de ces systèmes secondaires est celui du "Richélieu et lac Champlain;" qui met en communication directe le fleuve St. Laurent avec New-York. La tête

de ce système est à Sorel, ville située à 46 milles en aval de Montréal, au confluent de la rivière Richélieu, décharge du lac Champlain, avec le St. Laurent. De Sorel,des bâtiments tirant sept pieds d'eau, peuvent naviguer la rivière Richélieu, remontée pour la première fois par Samuel de Champlain en 1609, jusqu'au lac de ce nom. Du lac Champlain, ils atteignent Albany par les canaux américains de Whithall et de l'Érié, puis New-York en descendant le fleuve Hudson.

La distance totale de Sorel à la métropole commerciale des États-Unis est de 411 milles. La différence de niveau entre les eaux dn St. Laurent et celle du lac Champlain est de 79 pieds ; elle est rachetée par l'écluse de St. Ours située à 14 milles en amont de Sorel et le canal de Chambly qui contourne le rapide de ce nom. Ce canal a une étendue de 12 milles, comprend 9 écluses et a une profondeur de 7 pieds.

Le second système intermédiaire est celui de "Montréal, Ottawa et Kingston." Ce système s'étend de Montréal à Kingston sur le lac Ontario, mais en passant par la capitale fédérale d'Ottawa. Cette route, navigable jusqu'à Ottawa par des bâtiments tirant 9 pieds d'eau, ne peut accomoder, de

cette dernière ville à Kingston, que des bateaux plats tirant moins de 4.5 pieds d'eau.

La longueur totale de cette route est de 246 milles, et comprend 55 écluses d'une ascension totale de 345 pieds. La navigation se fait par les rivières Ottawa et Rideau, celle-là remontée pour la première fois, en 1611, par le français Brulé.

Le troisième système comprend tout un ensemble de travaux de canalisation destinés à relier les lacs Huron et Ontario en utilisant les rivières Severn et Trent ainsi que les nombreux lacs que ces cours d'eau traversent sur leur parcours. La distance totale de l'ensemble de ce système, une fois terminé, sera de 212 milles dont 150 navigables en eau profonde et 62 artificiellement.

Le quatrième système, enfin, complètement indépendant de celui du St. Laurent, se trouve dans la presqu'île du Cap Breton, province de la Nouvelle-Écosse. Il est formé par un canal de 2400 pieds de longueur qui relie la baie St. Pierre à la chaîne de lacs du Bras d'Or et les met en communication avec l'Atlantique.

Le gouvernement canadien a mis à l'étude, depuis 1904, un nouveau projet de canalisation qui transformera, s'il se réalise, et à l'a-

vantage du Canada, tout l'ensemble de la navigation des grands lacs.

Ce projet, à l'étude duquel des sommes considérables sont consacrées, chaque année, par le Parlement, ouvrirait au commerce des grands lacs une nouvelle route, par eau, vers Montréal. Cette route, qui aurait une longueur approximative de 425 milles, passerait par la rivière des Français qui se jette dans la baie Georgienne, (lac Huron), les lacs Nipissing, de la Truite, de la Tortue, Talon, puis les rivières Mattawa et Ottawa.

En prenant pour bases Fort-William, ville voisine de Port-Arthur, sur les grands lacs, et Liverpool, en Angleterre, et en ne tenant compte que des distances entre ces deux points par eau, le tableau suivant indiquera nettement quels avantages inappréciables le commerce de l'ouest en général, mais en particulier celui du grain canadien, retirerait de la réalisation du projet à l'étude.

| | |
|---|---|
| Fort-William à Liverpool par NEW-YORK, | 4,930 milles |
| Fort-William à Liverpool par le CANAL PROJETÉ.............................. | 4,109 milles |
| Différence en faveur du NOUVEAU PROJET | 821 milles |
| Fort-William à Liverpool par le ST. LAURENT.................................. | 4,401 milles |
| Par le CANAL PROJETÉ.................. | 4,109 milles |
| Différence en faveur du NOUVEAU PROJET | 301 milles |

Les chiffres que nous venons de citer

établissent que, déjà, la distance de Fort-William à Liverpool, par les canaux du St. Laurent, est plus courte de 520 milles que celle de Fort-William à cette même ville par le canal de l'Érié et New-York.

Pour obvier à cet avantage si considérable en faveur du Canada, et conserver leur prépondérence dans le traffic des grands lacs, les américains, en attendant d'avoir achevé la transformation complète du canal de l'Érié, pour laquelle une somme de cent millions a été votée par la Législature de l'état de New-York, ont décuplé le nombre de leurs bâtiments sur les grands lacs et plus que doublé leur tonnage. De plus, toutes les voies ferrées qui relient Buffalo à New-York réalisent, dans leur ensemble, un système parfait qu'il est difficile de surpasser dans l'état actuel de la science des chemins de fer.

Quelques chiffres donneront une idée des résultats obtenus.

Au cours de la dernière saison de navigation sur les grands lacs, 56 bâtiments canadiens et 40 américains ont participé au transport du grain canadien de Fort-William et de Port-Arthur. L'énorme différence dans le tonnage en faveur des bâtiments américains

se traduit par ce fait que les 40 vaisseaux américains transportèrent 9,336,000 minots de grain contre 4,757,000 transportés par les 56 bâtiments canadiens.

On a beaucoup discuté, en ces derniers temps, dans la presse américaine, voir même dans certains journaux canadiens, la question de savoir si les chemins de fer n'étaient pas destinés, à brève échéance, à donner le coup de mort à la navigation fluviale.

James Hill, qui passe à bon droit pour le " Railway man " le plus compétent du continent américain, vient de donner une réponse curieuse et qui nous semble péremptoire à ces suppositions. La pensée du président du Great Northern peut se résumer, à ceci : c'est que les chemins de fer ont crée une telle prospérité dans l'Amérique du Nord, ont à un tel point développé les relations commerciales entre les différentes régions de cet immense continent et contribué à la mise en valeur de leurs ressources que, si rapidement qu'elles se construisent, les voies ferrées de l'avenir ne pourront pas suffire, d'ici longtemps, aux besoins du pays et que celui-ci, pour répondre à ces besoins sans cesse croissants, devra développer à son extrême limite sa navigation fluviale.

## NAVIGATION OCEANIQUE.

Sous la domination française, les bâtiments de haute mer remontant le St Laurent ne dépassaient pas Québec. Plusieurs s'arrêtaient à Tadoussac, au confluent de la rivière Saguenay, sur la rive gauche du fleuve, ou bien au Bic, sur la rive droite, dont monsieur d'Avaugour, l'un des gouverneurs de la Nouvelle-France, voulait faire un grand port pour : " recevoir, écrivait-t-il au roi, " plus sûrement les choses qui nous viennent ' de France et y retirer le nombre de vaisseaux " qu'il plaira au roi, pour être non seulement " maître de la rivière, mais aussi pour aller " vers le nord chercher divers avantages, " que l'on assure s'y trouver.

La navigation entre Québec et Montréal ou Ville-Marie, se faisait à l'aide de pirogues indiennes, de canots ou de lourdes chaloupes à voiles trainant, parfois, à leur remorque, des chalands plats que l'on chargeait des marchandises les plus encombrantes.

A vrai dire, sous le régime français, le mouvement commercial extérieur de la

colonie ne fut jamais très actif, si l'on en excepte les exportations de fourrures et les importations de marchandises nécessaires à leur échange.

Ne négligeons pas de mentionner, cependant, que si les relations commerciales entre la Nouvelle-France et la mère patrie n'eurent ni l'activité ni la régularité qu'on eut été en droit d'espérer, la responsabilité en incombait, toute entière, à la métropole. En effet, les archives de la colonie, celles du ministère de la marine, à Paris, indiquent que gouverneurs et intendants envoyés au Canada, et cela est à leur honneur, ne négligèrent aucune occasion d'éclairer les ministres du roi sur la haute valeur économique de la Nouvelle-France.

Vers 1667, l'intendant Talon, une des grandes figures coloniales de la France, s'attacha à développer, au Canada, l'industrie des constructions navales et fit placer plusieurs voiliers sur chantier à Québec.

Le but de l'intendant était, tout à la fois, de nouer des relations commerciales directes avec les Antilles en y envoyant des produits du Canada et d'expédier des bois de mâture en France dans l'espoir que le gouvernement central les emploierait sur

ses bâtiments de guerre et en provoquerait ainsi une demande régulière qui deviendrait une source nouvelle de revenus pour la colonie. Les efforts de l'intendant Talon ne furent pas appréciés à leur valeur et le mouvement qu'il avait tenté de créer languit quelques années puis s'éteignit tout-à-fait.

Cependant, vers 1730, la construction des navires à voiles avait pris une certaine importance dans la colonie. Il ne se passait pas d'année sans que quelques bâtiments de quarante à cent tonnes de jauge fussent mis à l'eau. Ces bâtiments se livraient principalement au cabotage, dans le golfe et dans le fleuve.

Il convient d'ajouter que la construction des bâtiments se développa, par la suite, dans des proportions considérables à Québec et à Lévis, et devint, pour ces deux villes, une source considérable de revenus pendant de longues années. Les navires canadiens avaient une réputation qui s'étendait jusqu'à la Grande Bretagne. L'avénement des bateaux à vapeur fut le coup de mort de cette industrie que l'on s'efforce, avec beaucoup de raison, de faire revivre aujourd'hui.

Les trente premières années de la domination anglaise ne furent marquées par

aucun progrès rapide dans le mouvement de la navigation du St Laurent. Ce n'est que vers le commencement du dix-neuvième siècle que ce mouvement s'accentua et qu'un commerce régulier entre l'Angleterre et sa nouvelle colonie, prit naissance. Ces relations, pourtant, devaient se ressentir longtemps de la restriction que la métropole avait cru devoir imposer au futur Dominion en limitant aux seuls bâtiments anglais le droit de commercer dans le St. Laurent.

C'est un écossais, le capitaine Alexandre Allan, qui, le premier, établit des communications directes et régulières entre la Grande-Bretagne et le Canada. Au cours d'un voyage à bord de son brick le "Jean", en 1822, le capitaine Allan eut la vision très nette de l'avenir réservé au Canada, et, au retour de ce premier voyage, résolut de consacrer son énergie et toutes les ressources dont il disposait à la création d'une ligne directe de voiliers entre Glasgow et Québec, puis Montréal.

Cette entreprise comportait avec elle de nombreux aléas qui n'échappèrent pas à l'œil exercé du commerçant et du marin qu'était Alexandre Allan. La construction ou l'achat des bâtiments destinés au service

projeté, leur équipement en vue surtout d'un service de passagers destiné à rivaliser avec ceux déjá établis entre Boston, New-York et l'Angleterre devaient entrainer des frais considérables et d'autant plus onéreux pour le promoteur de l'entreprise et ses associés que ceux-ci n'avaient à compter, pour de longues années, que sur une campagne d'été pour réaliser des bénéfices et rémunérer leur capital. A cette époque, la navigation du St Laurent était dangereuse : les services hydrographiques étaient inconnus et les relevés du fleuve et de ses approches étaient fort incertains. Les cartes marines de cette époque étaient, dès lors, nécessairement incomplètes et, trop souvent erronnées. Enfin, le trés remarquable ensemble de feux fixes et mobiles qui assurent, aujourd'hui, la navigation du fleuve, n'existait pas, même à l'état d'embryon, et, seules, quelques lumières sans portée dont l'entretien dépendait entièrement de la bonne volonté des gens du lieu, indiquaient aux navigateurs, mais par des nuits absolument claires seulement, quelques points de repère sur les côtes.

Mais le capitaine Allan était un fils de cette forte et persévérante race écossaise dont les enfants ont pris une part si large au

développement du pays. Il ne se dissimula ni le nombre ni la gravité des obstacles qu'il allait rencontrer dans l'exécution de ses plans ; mais doué de cette seconde vue qui parait être le privilège de toutes les grandes intelligences commerciales, il perçut en même temps le merveilleux avenir économique réservé à l'Amérique Britannique du Nord et le rôle prépondérant qu'était appelée à y jouer la navigation océanique. Aussi, fidèle à la ligne de conduite de tous ceux de ses compatriotes dont les noms figurent à la première page de l'histoire politique et économique du Canada, une fois sa ligne d'action tracée, nul mécompte ne sut l'en faire dévier. Confiant en lui-même et sûr de l'avenir dont il se préparait à escompter la grandeur, il mit, à l'accomplissement de ses projets, cette persévérante ténacité qui est la vertu écossaise par excellence et la clef du succès de cette race dans le monde entier.

Le succès, en effet, se chargea de justifier les prévisions d'Alexandre Allan. Huit années après son premier voyage dans les eaux du St Laurent, en 1830, l'ancien véteran des guerres de la Péninsule, contrôlait une flotte de voiliers parmi lesquels Le "Canada," La "Blonde," Le "Périclés," La "Favorite," Le

" Brilliant," La " Gypsie," tous bâtiments jaugeant de 300 à 400 tonnes, faisaient un service régulier entre Québec, Greenock et Glasgow.

Vingt ans plus tard, en 1850, la flotte s'augmentait des bâtiments, en fer cette fois, " Strathearn," " Minerva," " Strathblane," " Glenfinart," " Gleniffer," " Ardmillan," " Romsdal."

Vers cette époque, la politique du libre-échange, inaugurée par l'Angleterre en 1846, révolutionna complètement les conditions du commerce au Canada. Antérieurement à cette date, les produits de la colonie bénéficiaient d'un droit de préférence sur le marché anglais. Il est vrai, qu'en revanche, les marchands et les producteurs canadiens étaient astreints au transport de leurs marchandises par des bâtiments anglais et à transiger leurs affaires par l'entremise de maisons anglaises. Toute marchandise introduite au Canada, en contravention de ces réglements, était frappée d'un droit différentiel de sept et demie pour cent.

Le retrait de la préférence accordée aux produits canadiens sur les marchés anglais, retrait qui découlait naturellement de la nouvelle politique économique inaugurée par

la métropole, devait avoir pour conséquence naturelle le rappel des lois de navigation qui interdisaient aux bâtiments étrangers l'entrée du St Laurent. Ce rappel fut demandé par le Parlement canadien en 1847, mais ne fut accordé qu'en 1869, le rappel des lois de navigation et le retrait des droits différentiels qui l'avait précédé, ouvrirent une ère commerciale nouvelle au Canada.

Celui-ci, maître de contrôler librement ses tarifs douaniers, usa avec une sagesse que l'on ne saurait trop louer de ce droit. Le Parlement de l'Union, plus préoccupé de relever le commerce des Provinces-Unies que d'augmenter ses revenus par des taxes trop élevées, adopta un tarif modéré sur les marchandises à l'importation. L'échelle moyenne de ce tarif ne dépassait pas dix et un quart pour cent.

Cette sage législation économique jointe à la liberté maintenant accordée aux bâtiments de toutes les nations de pénétrer librement dans le St Laurent, fut le signal d'une activité sans précédent.

"A la fin de l'année 1850, dit l'historien " du Canada sous l'Union, L. P. Turcotte, " le pays se trouvait dans une excellente

" position, le commerce devenait de plus en " plus florissant; près de cent navires étrangers, profitant des avantages accordés par " les nouvelles lois de la navigation, avaient " visité les ports canadiens. Les canaux de " la province venaient d'être achevés et " livrés à la circulation commerciale. Plusieurs chemins de fer étaient en voie de " construction ; en outre, une abondante récolte avait amené la prospérité dans les " campagnes. Dans le même temps, la province jouissait à l'intérieur de la plus " grande tranquillité..................toute l'attention et toute l'énergie étaient fixées par " les entreprises commerciales, la construction " des chemins de fer, la colonisation".

Notre intention n'est pas de suivre, pas à pas, les progrès de la navigation océanique au Canada, dans toutes ses ramifications.

Reprenant la ligne Allan en 1850 nous retracerons rapidement les phases successives par lesquelles elle est passée et ainsi, tout en rendant l'hommage qui nous parait dû à la plus ancienne compagnie de navigation transatlantique canadienne, nous donnerons, sous une forme intéressante, un aperçu historique suffisamment complet, pour le cadre de ce travail, des progrès réalisés par la

navigation océanique, au Canada, depuis 1850.

On ignore, assez généralement, que c'est à un riche commerçant d'Halifax, capitale de la Nouvelle-Ecosse, Mr S. Cunard, qu'appartient l'honneur d'avoir, le premier, soumissionné avee le gouvernement Britannique pour la création d'un service régulier de bateaux à vapeur entre l'Amérique britannique du Nord et la métropole. Le contrat, passé en 1850, pourvoyait à l'organisation d'un service bi-mensuel de bateaux à vapeur entre Livorpool, Halifax et Boston. Le premier bâtiment de cette nouvelle ligne fut le "Britannia."

Rappelons, ici, à l'honneur de la marine canadienne qui en est à juste titre très fière, deux faits qui ont leur place dans ces notes économiqnes. Le premier " steamer " qui franchit l'Atlantique, le " Royal-William " avait été construit au Canada, en 1830. En 1833, ce bâtiment quitta Pictou, port de la Nouvelle-Ecosse, et atteignit Gravesend, en Angleterre, après avoir fait toute la traversée par le secours seul de la vapeur.

Le second fait se rapporte à l'arrivée, en 1835, à Vancouver, dans la Colombie-Britannique, du premier vapeur dont les roues

aient jamais frappé les flots du Pacifique.

Ce petit vapeur, à peine plus grand qu'un remorqueur de rivière, et dont nous avons pu voir la coque submergée à l'entrée du port de Vancouver, il y a quelques années, avait été construit en Angleterre pour le compte de la Compagnie de la Baie d'Hudson et pour naviguer entre ses postes de la côte du Pacifique. Escorté par un voilier, ce 'steamer" en miniature doubla le cap Horn et, remontant les côtes de l'Amérique du Sud et du Nord, vint entreprendre le service qui lui avait été assigné. Nous devons ajouter, à l'honneur de la Colombie Britannique, qu'il y à deux ans, à la suite d'une souscription publique, la coque du " Beaver ", c'était le nom du vaillant petit vaisseau, a été renflouée et placée à l'abri des injures du temps.

En 1852, le ministère Hincks-Morin s'était préoccupé de l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur entre le Canada constitué, à cette époque, par les Provinces—Unies de Québec et d'Ontario et l'Angleterre. Sur leur demande, la Législature avait alloué une somme de 19.000 livres sterling pour le service postal. La maison McKean, McLarty & Co. s'était chargée du contrat et avait placé sur la nouvelle ligne les steamers :

"Cleopatra", "Genova", "Lady Eglinton et Sarah Sands."

Cette compagnie ne put se maintenir plus d'une année, et, en 1853, le gouvernement passa un nouveau contrat avec la ligne Allan. Le subside postal fut porté à 24.000 livres sterling pour un service bi-mensuel entre Liverpool et Montréal en été, et Liverpool et Portland, dans l'état du Maine, en hiver. Rappelons, ici, que, dès cette année, Montréal avait été reliée à Portland par une voie ferrée.

La Compagnie Allan devait conserver Portland comme port d'attache d'hiver jusqu'en 1876, époque à laquelle l'achèvement de l'"Intercolonial" lui permit de faire d'Halifax son terminus hivernal.

Les prévisions du Capitaine Allan se justifiaient et le Canada, si resserrées que fussent ses limites, en 1852, si on les compare à celles d'aujourd'hui, voyait son commerce extérieur se développer avec une rapidité de bonne augure pour son avenir. Si prompt fut ce développement, que, six années seulement après l'inauguration de son service bi-mensuel d'été et d'hiver, en 1859, la compagnie Allan le faisait hebdomadaire. Trois ans plus tard, en 1862, la compagnie ouvrait

une ligne entre Montréal et Glasgow, puis, presque simultanément, un service entre Glasgow, St.-Jean de Terre-Neuve, Halifax, puis Philadelphie.

Nous avons vu, en parlant de la navigation fluviale, que, dès l'année 1826, la quesd'approfondir le lit du fleuve entre Québec et Montréal avait été agitée. Nous avons fait remarquer que, de ces travaux, dépendait l'avenir commercial de cette dernière ville. Le projet mis à l'étude en 1844, puis, de nouveau, en 1847, ne fut sérieusement pris en considération que vers 1851. La navigation à vapeur allait faire son apparition dans le St. Laurent et amener dans le fleuve des bâtiments d'un tonnage plus considérable que celui des voiliers qu'on était accoutumé d'y voir. De là, la nécessité de se préparer à profiter rapidement des avantages qui allaient découler de cette révolution économique.

En 1851, les canaux canadiens étaient en pleine opération et drainaient déjà vers Montréal, pendant la saison d'été, une part considérable du traffic du Haut-Canada et des états américains limitrophes des grands lacs.

Il devenait donc urgent que les bâtiments

de haute mer, quel que fut leur tonnage, aient accès au port de Montréal sans difficultés. Au moment ou les opérations de creusage furent sérieusement et régulièrement entreprises, la profondeur moyenne du chenal, entre Québec et Montréal ne dépassait pas 10.6 pieds. En 1869, elle atteignait 20 pieds ; en 1882, 25 pieds ; en 1888 27.5 pieds. Le treize février dernier, Mr. Hugh A. Allan, président de la "Shipping Federation" annonçait l'achèvement du creusage du chenal à 30 pieds aux plus basses eaux.

Au premier juin 1906, le coût total des opérations de dragage entre Québec et Montréal, dépassait huit millions et demie de dollars. Quarante quatre millions de mètres cubes de pierres, de sables ou de vases avaient été extraits du fond de la riviére.

Il est à peine besoin de rappeler que si considérables et féconds dans leurs résultats qu'aient été les travaux accomplis depuis cinquante ans, ces travaux devront être poursuivis sans relâche afin de répondre aux dimensions toujours croissantes des navires océaniques. Il y à là un problème de la plus haute gravité à résoudre pour la ville de Montréal, et dont dépend son avenir commercial.

Nous passerons par dessus les années qui s'écoulèrent de 1854, date de la première apparition dans le St. Laurent, d'un bâtiment à hélice appartenant à la maison Allan, à 1891. À cette époque, la compagnie pionnière de la navigation océanique à vapeur au Canada, avait, dans une période de dix ans seulement, transporté, par toutes ses lignes, une moyenne annuelle de cinquante mille passagers ; sa flotte, comprenait 40 bâtiments d'une jauge totale de 140,000 tonnes. Rappelons, enfin, que d'une moyenne de 1,500 tonnes, la jauge des bâtiments naviguant dans le St. Laurent s'était élevée, de 1854 à 1891, à 8,000 tonnes.

De son côté, le gouvernement fédéral, reprenant les travaux commencés par les provinces avant la Confédération, avait porté toute son attention à l'amélioration de la navigation dans le fleuve et sur les côtes de la Puissance.

En 1868, les eaux canadiennes n'étaient éclairées que par 227 feux. En 1891, 710 lumières, 23 sifflets à brouillard, 32 sirènes à vapeur ou à gaz étaient réparties dans ces mêmes eaux. Actuellement, l'ensemble des phares canadiens comprend 822 stations munies de 1,038 lumières et 102 sifflets à

vapeur, sirènes, cloches et signaux d'appels. Les stations les plus importantes communiquent entre elles par le télégraphe sans fil qui les relie toutes à Québec. D'ici à un an tous les postes du St. Laurent seront également reliés par un service téléphonique.

Tout ce qui à trait à la navigation dans les eaux canadiennes ressort du Ministère de la Marine et des Pêcheries fédéral dont le titulaire actuel l'Honorable L. P. Brodeur, passe à bon droit pour un travailleur consciencieux dont l'esprit de devoir et le zèle n'ont d'égal que la très grande modestie. Rappelons également que c'est à l'Honorable Peter Mitchell, qui fut le premier ministre fédéral de la Marine et des Pêcheries, que le pays doit l'organisation première du service des phares.

Ce que représente, au point de vue pratique, le travail du ministre de la marine et de ses prédécesseurs, Mr. Hugh A. Allan, le fait ressortir dans un discours prononcé devant la "Shipping Federation" le 13 Février dernier et dont nous avons déjà parlé. Dans ce discours, monsieur Allan disait :
" Je suis heureux d'attirer votre attention
" sur le fait que les dépenses considérables
" encourues pour les fins de navigation ont

" provoqué un dégrèvement considérable
" dans le taux des assurances maritimes. Ces
" taux ont été réduits, en sept ans, de 1900
" à 1906 inclusivement, de 39% sur les mar-
" chandises générales et de 54% sur le grain.
" Ces modifications dans les taux indiquent
" clairement que les travaux entrepris par
" le gouvernement ont été utiles au pays."

Un souvenir nous revient à l'esprit en écrivant ses lignes. Il y a dix ans, nous développions, devant une nombreuse assemblée, en France, les chances d'établissement d'un service de bateaux à vapeur entre ce pays et le Canada ; service tenté à plusieurs reprises, mais sans succès, par des maisons françaises et entre les mains, aujourd'hui, de la maison Allan. Nous avions terminé notre exposé, lorsque un des auditeurs, personnage d'importance dans le haut-commerce français et qui nous avait écouté avec un étonnement croissant dérouler le long chapelet de nos arguments, nous dit tout-à-coup, et en homme paraissant sûr de son fait : "Mais, monsieur, y songez-vous,
" une ligne sur le Canada ; nous risquer si
" au nord, quand, déjà, en hiver surtout, nos
" bâtiments du Havre ont à affronter une

" navigation si périlleuse pour se rendre à " New-York"!

Nous dédions les pages suivantes à notre interlocuteur d'antan. Si elles tombent sous ses yeux, il nous pardonnera, nous l'espérons du moins, de nous être souvenu de lui au moment de narrer ce qu'est, aujourd'hui, la navigation du St Laurent.

La navigation océanique, au Canada, a deux saisons : celle d'été, par le St Laurent ; celle d'hiver, par les ports d'Halifax et de St Jean du Nouveau-Brunswick, au Canada, et de Portland, aux Etats-Unis. Nous nous bornerons, dans ce travail, à dire quelques mots de la navigation d'été. Les bâtiments qui y sont employés faisant le même service en hiver mais sur les ports que nous venons de nommer.

Québec, avec sa merveilleuse rade ou les flottes de guerre du monde entier tiendraient à l'aise dans le plus féerique des décors est, à la fois, la ville du passé et celle de l'avenir, au point de vue économique. Dans le passé, la vieille cité de Champlain fut le centre commercial de la NouvelleFrance. Les exigences du commerce moderne, la situation de Montréal aux pieds des canaux du St-Laurent, la considération, qui prime toutes

les autres en matière de transports, celle de l'économie dans la main-d'oeuvre et le fret, furent autant de motifs qui obligèrent les armateurs à négliger Québec pour Montréal. Pourtant, depuis quelques années, le vieux chateau fort de la race canadienne-française se transforme et prend, de jour en jour, une importance économique plus considérable. Il est le centre commercial des immenses et très fertiles territoires qui s'étendent dans le nord de la province et dont l'étendue dépasse celle de la moitié de la France, territoires qui se peuplent rapidement et où l'agriculture, l'industrie sous toutes ses formes, progressent rapidement. Enfin le "National Transcontinental Railway" ne tardera pas à lui amener une part considérable du traffic de l'ouest et de tous les territoires nouveaux que sa ligne traverse et dont nous avons déjà signalé les ressources naturelles.

Il faudrait être aveuglé par un esprit de clocher bien étroit pour ne pas reconnaître dans Québec la rivale future et redoutable de Montréal. Le moment ne semble pas éloigné ou cette dernière ville devra entreprendre une lutte sérieuse pour conserver la prépondérence commerciale qu'elle détient aujourd'hui, surtout si, comme nous le

faisions déjà remarquer, la dimension des navires continue à augmenter dans les proportions ou elle s'est accrue depuis dix ans.

Les derniers rapports officiels donnent des renseignements intéressants et qui trouvent leur place ici, sur l'ensemble du commerce canadien, l'an dernier. L'année fiscale se terminant au 31 juin 1906, indique que la valeur des exportations du Canada s'est élevée au chiffre de $256,586,630 et que celle des importations a atteint $290,360,807. Ces chiffres, comparés à ceux des années précédentes, indiquent que, depuis 1896, soit dans l'espace de dix ans, la valeur des exportations canadiennes a exactement doublée et que celle des marchandises importées et consommées dans le pays, a, dans cette même décade, augmenté de 92%.

Nous n'avons pu nous procurer, à temps pour les publier, les chiffres qui eussent indiqué la proportion de cette importation et de cette exportation qui revenait à Montréal.

Nous pouvons, cependant, donner ces chiffres pour l'année fiscale 1904-1905. Ils suffiront à notre objet et indiqueront très

clairement l'importance de la métropole commerciale de la Puissance.

Au cours de cette année 1904-1905, la valeur totale des importations et des exportations avait été, pour le Canada, de $470,151,289 ; sur ce chiffre, $137,862,309 représentaient la valeur des produits expédiés ou reçus par le Montréal.

Nous entrerons dans le détail de ces chiffres lorsque nous nous occuperons du commerce de la Puissance.

Dans la "Gazette" de Montréal, en date du 23 Septembre 1839, on pouvait lire l'annonce suivante : " En partance pour Gree-" nock, le voilier bien connu " Canada " de " 329 tonnes, commandant : Bryce Allan".

Soixante-huit ans, la vie d'un homme, se sont écoulés depuis cette époque, et, aujourd'hui, les neveux de Bryce Allan mettent à la disposition du public voyageur, pour la saison de 1907, sur leur ligne Montréal-Québec-Liverpool, deux steamers à turbine de 12,000 tonnes et à trois hélices : le " Virginian," le " Victorian," les premiers bâtiments de ce type qui aient fait un service régulier sur l'Atlantique, et quatre navires de 9,000 à 11,000 tonnes : "L'Ionian,"

Le "Tunisian," Le "Grampian," Le " Corsican."

Les deux premiers navires transportent leurs passagers en moins de six jours ; ceux du type "Tunisian", en six jours et demie ; l'"Ionian" en sept jours et demie. Les distances sont comptées de Rimouski, au Canada, à Moville, en Irlande, les deux points d'embarquement et de débarquement de la "malle."

Outre son service direct et rapide, la compagnie Allan dessert les lignes Montréal-Glasgow ; Montréal-Havre-Londres ; Glasgow-St Jean de Terre-Neuve-Halifax. Nous mentionnerons simplement pour mémoire, son service sur l'Amérique du Sud. Au cours de l'année 1906, la compagnie a transporté, *du ou à* destination du Canada, 59,760 passagers nonobstant la concurrence redoutable que lui font les compagnies rivales. L'augmentation dans le nombre des passagers transportés par cette compagnie ressortira plus clairement des chiffres suivants. En 1900, les navires de la compagnie amenèrent à destination du continent américain nord, au cours des deux saisons de navigation d'été et d'hiver, 27.949 passagers ; l'an dernier, pendant la saison d'été

seule, c'est-à-dire pendant sept mois, le nombre des passagers débarqués au Canada par la ligne Allan, s'éleva à 47,467 ou près du double.

Autour de la ligne Allan se sont, peu à peu, établies des compagnies concurrentes dont deux ont une importance considérable : celle du "Canadian Pacific Railway", celle de la "Dominion Line". En dehors de ces grandes compagnies dont la derniére tire surtout son importance de son affiliation avec la compagnie "White Star", six autres compagnies font un service régulier entre Montréal et les ports anglais : la "Thompson Line", la "Lord Line", la "Manchester Line", la "South African Line", la "Head Line". Nous ne tenons pas compte, dans cette nomenclature des bâtiments isolés et n'appartenant à aucune compagnie spéciale, qui naviguent le St Laurent.

Il était naturel que la compagnie du "Canadian Pacific Railway" qui, depuis 1887, opère un service de tout premier ordre entre Vancouver, Yokohama, et Hong-Kong, avec des bâtiments qui, sous le rapport de la vitesse, des dimensions, de la régularité, de l'aménagement intérieur n'ont pas de rivaux sur l'océan Pacifique, songea à pren-

dre sa part du traffic de l'océan Atlantique. Aujourd'hui, en plus d'un certain nombre de puissants "cargo boats", et d'un service régulier sur Anvers elle a, sur la ligne Québec-Liverpool, les deux plus gros navires qui naviguent le St Laurent à l'heure actuelle : " l'Empress of Britain", et l'"Empress of Ireland". Sur sa ligne Montréal-Québec-Liverpool elle a placé des bâtiments qui, comme le "Lake Manitoba", le "Lake Champlain", le "Lake Erie", jaugent de 7500 á 9700 tonnes.

"l'Empress of Britain" et "l'Empress of Ireland" ont fait leur première apparition dans le St. Laurent dans le printemps de 1906. Ils jaugent 14,500 tonnes, ont une longueur de 570 pieds et une largeur de 56 pieds. Ils ont couté, chacun, $2,000,000. Munis de deux hélices et de machines qui développent 18,000 forces ; ils font des traversées qui égalent celles accomplies par les bâtiments à turbines de la Compagnie Allan. Les deux nouveaux steamers du " Canadian Pacific Railway " ne remontent pas jusqu'à Montréal. Il ne nous appartient pas d'en rechercher les vraies raisons. Qu'il nous suffise de constater que cette décision a mis le comble à la joie des habitants de

Québec et justifie ce que nous disions plus haut au sujet de la rivalité future des deux grands ports du St. Laurent.

La " Dominion Line " a sur sa ligne, Montréal—Québec—Liverpool, en été, et sur celle de Portland—Liverpool, en hiver, six vaisseaux " l'Ottawa " ancien " Germanic " de la ligne " White Star," le " Canada," le " Dominion," le " Kensington," le " Southward," le " Vancouver," tous ces bâtiments sont à double hélice et jaugent de 6,500 à 9,000 tonnes.

Nous avons tenu, au risque de paraître un peu long, à donner une liste des bâtiments engagés dans le service rapide entre le Canada, et l'Europe. C'est qu'en effet, le nombre des gens qui pensent comme notre ami d'il y a dix ans est infiniment plus considérable qu'on le suppose. Ces ignorances sont inoffensives quand elles demeurent silencieuses ; dès qu'elles s'affichent par des paroles ou des écrits, il devient nécessaire de les signaler, puis de les contredire par des faits.

Presque tous les bâtiments qui remontent le St. Laurent s'arrêtent à Québec. Ils y chargent ou déchargent presque toujours une partie de leur cargaison. Au surplus, le

port est bien outillé ; ses quais et ses bassins sont spacieux, et il possède ce que n'a pas encore Montréal, une cale sèche. Celle-ci est située à Lévis en face de Québec. Cette cale sèche a 600 pieds de longueur, 73 pieds de largeur au fond, 100 au couronnement et 26.5 de profondeur. Elle appartient au gougouvernement fédéral et a couté 1,100,000 dollars.

En complètant ces renseignements généraux par quelques chiffres concernant le port de Montréal, nous aurons, il nous semble, atteint notre objet, celui de donner un aperçu général aussi exact que possible de l'état actuel de la navigation océanique au Canada. Nous nous réservons, comme pour la navigation fluviale et les chemins de fer, de parler de la question des tarifs de fret lorsque nous nous occuperons des questions commerciales.

Des travaux considérables sont en voie d'exécution à Québec, à Montréal, et dans les ports intermédiaires de Trois Riviéres et de Sorel ou sont installés les ateliers de construction et de réparation de la marine du gouvernement fédéral. Ces travaux, à Montréal principalement, comportent l'achèvement d'immense élévateurs, de quais,

de hangars permanents, de voies ferrées etc. Ces travaux sont, à Montréal, sous la direcdirection d'une Commission de trois membres nommés par le gouvernement fédéral. Il n'entre pas dans notre cadre de décrire les travaux achevés ou en cours non plus que d'en apprécier la valeur actuelle ou future. Nous n'avons pour objet que de constater les résultats acquis.

Au cours de la saison de 1906, 816 bâtiments de haute mer sont entrés dans le port de Montréal. Sur ce nombre, 783 étaient des vapeurs, d'uné jauge totale de 1,957,615 tonnes; 33 des voiliers d'une capacité de 11,364 tonnes. Un fait intéressant à noter est celui-ci: malgré que le nombre des bâtiments à vapeur consignés pour Montréal ait été légèrement inférieur à celui de l'an dernier, la totalité du tonnage a dépassé celle de 1905 de 28,928 tonnes. Une indication nette des progrès réalisés se trouve dans les recettes des douanes. Ces recettes on surpassé, en 1906, celles de l'année précédente de $1,055,284.

D'autre part, la navigation fluviale a apporté, l'an dernier, au port de Montréal, un contingent d'activité qui surpasse en importance celle de toutes les années précé-

dentes. 12,557 vaisseaux, jaugeant 3,095,174 tonnes sont entrés par les canaux, dans le port. Ces chiffres indiquent une augmentation, en quatre ans, pour le nombre des bâtiments, de 3199 unites; pour le chiffre du tonnage, de 2,219,506 tonnes.

Les chiffres qui précèdent, comparés à ceux que donnent les statistiques des grands ports comme ceux de New-York, de Londres, d'Anvers etc, etc, paraitront faibles. Aussi n'est-ce pas sur l'importance de ces chiffres en eux-mêmes que nous désirons attirer l'attention du lecteur mais uniquement sur la rapidité avec laquelle ils s'accroissent. La comparaison suivante fera ressortir cet accroissement davantage.

En 1881, le tonnage des bâtiments employés à la navigation océanique, fluviale, et au cabotage, petit ou grand au Canada, était respectivement : pour les premiers, de 8,000,000 tonnes ; pour les seconds, de 5,698,995 tonnes ; pour les troisièmes de 15,000,000 tonnes. En 1905–1906, ces chiffres s'élevaient à 15,000,000 ; 16,000,000 ; 44,000,000. En vingt quatre ans, l'augmentation avait été respectivement de, en chiffres ronds, 7 millions pour la navigation océanique ; 10 millions pour la navigation

fluviale ; 29 millions pour le cabotage. L'augmentation totale dans le tonnage de la marine canadienne de commerce a donc été, en un quart de siècle à peine, de 46,-000,000 de tonnes.

Ces chiffres, ajoutés à tous ceux sur lesquels nous avons cru devoir attirer l'attention du lecteur au cours de cette revue des affaires canadiennes, ne nous justifient-t-ils pas de vouloir faire partager notre confiance dans la grandeur des destinées économiques du Dominion à tous ceux qui nous feront le grand honneur de jeter les yeux sur la première partie de notre travail. Que nos lecteurs nous permettent de leur rappeler que les richesses du Dominion sont à peine entamées et, qu'au dire des autorités du pays les plus compétentes dans les questions économiques, douze pour cent à peine de ses ressources agricoles, minières, forestières connues sont exploitées pour le moment.

